



UFFICIO DEL GIUDICE DI PACE di MILANO

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

SENTENZA

N. _____

ANNO 2021

RUOLO GENERALE

N. _____

REPERTORIO

N. _____

DEPOSITATA IL

il Giudice di Pace di MILANO, sez. IV, Avv. _____ ha pronun-
ciato la seguente

SENTENZA

nella causa iscritta al numero 25959/21 del ruolo civile contenzioso

tra

=====, con gli Avv.ti =====

RICORRENTE

e

Comune di Milano, in persona del Sindaco pro-tempore

RESISTENTE

Oggetto: opposizione ex art. 7 D. Lgs. 150/11 ai verbali di contestazione
nn. ===== e =====/2021/1/1/1.

- Visto l'art. 7 comma 10 del D. Lgs. 150/11;

- preso atto delle istanze conclusive e discussa la causa, pronuncia la se-
guente

SENTENZA

dando immediata lettura del

DISPOSITIVO

- **ACCOGLIE** l'opposizione e, per l'effetto, annulla i verbali di contesta-
zione impugnati;

- **compensa** le spese di lite.

RAGIONI DI FATTO E DI DIRITTO DELLA DECISIONE

1.

Trattasi di verbali di contestazione emessi per la violazione dell'art. 142 del Codice della strada (*breviter*, CdS) per aver superato i limiti di velocità prescritti lungo viale E. Fermi, all'altezza del Palo 11, in Milano.

2.

Il Ricorrente ha dedotto vari motivi di censura: la mancata indicazione - nel verbale - dei punti dove erano posizionati i cartelli indicanti i limiti di velocità e la loro visibilità; l'insufficienza del certificato di taratura e l'indispensabilità dell'indicazione dell'omologazione e della conformità del rilevatore di velocità; la mancata contestazione immediata al trasgressore; l'illegittimità del decreto prefettizio.

Chiedeva, pertanto, l'accoglimento del ricorso.

3.

Il Comune di Milano, costituitosi in giudizio, replicava alle motivazioni del Ricorrente, depositando un corposo fascicolo al quale allegava i fotogrammi della violazione, nonché i certificati di taratura e verifica della perfetta funzionalità, fotogrammi attestanti la collocazione dei cartelli, nonché il Decreto del MIT, che confermava l'avvenuta approvazione dell'apparecchiatura utilizzata. Ribadiva la correttezza e la legittimità dell'accertamento, chiedendo il rigetto del ricorso.

4.

Il ricorso è fondato.

Tra le censure dedotte dal Ricorrente, sebbene piuttosto affastellate tra di loro, da ritenersi assorbente è la censura in relazione alla indispensabilità di indicazione dell'omologazione dell'apparecchiatura utilizzata per effettuare l'accertamento.

La censura coglie nel segno, per come si dirà.

Il Comune di Milano, infatti, non ha indicato nel verbale di contestazione gli estremi del decreto di omologazione dell'apparecchio di cui trattasi.

E, sebbene l'articolo 383 del Reg. di esecuzione al CdS non preveda al comma 1, tra gli elementi che il verbale deve indicare indefettibilmente, l'indicazione del provvedimento di omologazione degli apparecchi utilizzati per il rilevamento della velocità, ciò è dovuto semplicemente al fatto che nel 1992, epoca a cui risale tale Regolamento, il controllo della velocità non veniva effettuato attraverso apparecchiature elettroniche. Dal momento in cui le stesse, invece, si sono diffuse - al punto da diventare quasi esclusivamente lo strumento di rilevazione delle violazioni - al fine di rendere edotto il presunto trasgressore delle modalità dell'accertamento, l'indicazione dell'apparecchiatura di rilevamento utilizzata, così come degli estremi dei vari controlli alla quale la stessa è soggetta (taratura, verifica di perfetta funzionalità, e a monte l'omologazione e/o approvazione) sono divenute, a parere di chi scrive, elementi necessari da indicare nel verbale di contestazione, anche solo per fornire al presunto trasgressore la possibilità di valutare l'alea del ricorso che si presterebbe ad affrontare.

Ma, quandanche non li si volesse ritenere come necessari, quantomeno la non menzione porterebbe a gravare l'amministrazione procedente della prova del perfetto funzionamento dell'apparecchiatura.

Così la Suprema Corte: *Questa Corte ha peraltro già stabilito, sia pure con riferimento alla precedente disciplina, che l'omessa indicazione nel verbale d'accertamento delle caratteristiche dell'apparecchiatura di rilevazione della velocità ... non comporta l'invalidità dell'accertamento, ma la contestazione dell'idoneità della fonte di prova (in sede d'opposizione ai sensi dell'art. 205 C.d.S.) sottopone la P.A. all'onere di integrare la documentazione al fine di rendere inoppugnabile la rilevazione (Cass. 15.6.2007, n. 14040; Cass. 5.7.2006, n. 15324; Cass. 12.7.2001, n. 9441; Cass. 22.6.2001, n. 8515). Nel mutato quadro normativo, derivante dalla pronuncia additiva del giudice delle leggi, a detti principi deve darsi continuità, con la precisazione che attualmente anche i controlli periodici di funzionamento e taratura (così come l'omologazione), costituiscono condizioni imprescindibili affinché gli accertamenti tramite le dette apparecchiature possano acquistare efficacia probatoria privilegiata ai sensi dell'art. 142, d.lgs. 285/1992 (Cass. civ. sent. n. 22499/2018).*

Il Comune di Milano ha provato, mediante deposito agli atti del giudizio, l'avvenuta taratura e la verifica di perfetta funzionalità, ma nulla ha provato in relazione al decreto di omologazione, richiesto dall'articolo 142 comma 6 CdS. Anzi, nonostante il richiamo del Ricorrente tra le censure, l'Amministrazione ha ommesso di pronunciarsi specificamente in merito all'omologazione, citandola di tanto in tanto nella memoria di costituzione, alternandola al termine approvazione, e limitandosi a depositare all'ultima udienza delle pronunce della Corte d'appello di Milano che avevano riformato sentenze di questo Ufficio sulla stessa materia.

E' di tutta evidenza, tuttavia, come il Comune di Milano, come correttamente richiesto dal proprio onere probatorio (*ex multis*, Cass. civ., Ord. n. 13630/21 e 11869/20), non abbia indicato nel verbale e non abbia prodotto in giudizio il decreto di omologazione; ciò, poiché non esiste un decreto di omologazione riferito a tale apparecchiatura, ma semplicemente un decreto di approvazione, nonostante la Consulta, richiamando l'art. 142 comma 6 CdS (a proposito delle apparecchiature debitamente omologate) abbia ritenuto che la limitazione dei diritti dei cittadini, ad ottenere la contestazione immediata dell'illecito, *trova una ragionevole spiegazione nel carattere di affidabilità che l'omologazione e la taratura dell'autovelox conferiscono alle prestazioni di quest'ultimo* [l'apparecchio utilizzato, ndr] (Corte Costituzionale sent. n. 113/15).

Del resto, come affermato dalla Suprema Corte (Ord. n. 11776/20), *in caso di contestazioni circa l'affidabilità dell'apparecchio il giudice è tenuto ad accertare se tali verifiche siano state o meno effettuate* (cfr. Cass. 533/2018; *id.* 32369/2018) e tra esse, non c'è dubbio, rientra anche il controllo in merito al fatto che l'apparecchiatura sia stata regolarmente omologata.

Prova che il Comune non ha dato.

5.

Venendo al dato normativo, il precetto che si occupa dell'accertamento della velocità (nel nostro caso, trattasi di misurazione istantanea e non media) è l'art. 142 CdS, il quale – al comma 6 – prevede: *Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonchè le registrazioni*

del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento.

La norma appare di chiara lettura, laddove prevede la “debita omologazione”.

L'apparecchiatura Traffiphot III SR Photor&V, strumento dell'accertamento, stando alla documentazione depositata dal Comune di Milano, non sarebbe mai stata omologata, bensì approvata con Decreto del Direttore Generale Motorizzazione n. 4130 del 24/12/2004 MIT (art. n. 1), a firma dell'Ing. Sergio Dondolini.

6.

In realtà, la confusione non è tanto creata dalla norma (art. 142 CdS), poiché la stessa è inequivoca nel richiedere l'omologazione, quanto dal fatto che il Legislatore del CdS, pur prevedendo le due diverse fattispecie (omologazione ed approvazione), a volte ed apparentemente, sembrerebbe usarli promiscuamente, ingenerando con ciò una certa confusione esegetica.

Vediamo alcuni esempi.

L'art. 345 Reg. CdS (con riferimento all'art. 142, CdS), rubricato sotto la voce: “Apparecchiature e mezzi di accertamento della osservanza dei limiti di velocità”, afferma al comma 2: *Le singole apparecchiature devono essere approvate dal Ministero dei lavori pubblici.*

L'art. 201 comma 1 ter stabilisce: *Nei casi previsti alle lettere b), f) e g) del comma 1-bis non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con **dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico.***

Ancora, l'art. 193 comma 4-ter (al quale fa rinvio anche l'art. 201, comma 1 bis, lettera g) ter): *L'accertamento della mancanza di copertura assicurativa obbligatoria del veicolo può essere effettuato anche mediante il raffronto dei dati relativi alle polizze emesse dalle imprese assicuratrici con quelli provenienti dai dispositivi o apparecchiature di cui alle lettere e), f) e g) del comma 1-bis dell'articolo 201, **omologati ovvero approvati** per il funzionamento in modo completamente automatico e gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1.*

Poi, l'art. 45 CdS (oggetto dell'intervento della Consulta con la sentenza citata), rubricato sotto la voce "Uniformità della segnaletica, dei mezzi di regolazione e controllo ed omologazioni", al comma 6 dispone: *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.*

Ed al successivo comma 9: *Chiunque abusivamente costruisce, fabbrica o vende i segnali, dispositivi o apparecchiature, di cui al comma 6, non omologati o comunque difformi dai prototipi omologati o approvati è soggetto, ove il fatto non costituisca reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma....*

Ancora, l'art. 201 comma 1 ter CdS, il quale dispone: *Nei casi previsti alle lettere b), f) e g) del comma 1-bis non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1.*

Infine, di fondamentale importanza, poiché descrive tutte le procedure in dettaglio per l'ottenimento dell'omologazione e dell'approvazione, è l'art. 192 del Reg. CdS, al quale il predetto art. 45 CdS fa rinvio, che dispone: 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...*

2. *L'Ispettorato generale... accerta... la rispondenza e la efficacia dell'oggetto di cui si richiede l'omologazione alle prescrizioni stabilite dal presen-*

te 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.....

5. La omologazione o la approvazione di prototipi è valida solo a nome del richiedente e non è trasmissibile a soggetti diversi.....

7.

Ad un'indagine più approfondita, è proprio l'art. 192 Reg. CdS a fornire la chiave di lettura in merito al fatto che l'uso promiscuo ed alternativo dei termini omologazione/approvazione è solamente apparente, trattandosi di due procedure completamente diverse che giungono a differenti provvedimenti conclusivi.

Infatti, 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 dell'omologazione, si richiederà di accertare *la rispondenza e la efficacia dell'oggetto di cui si richiede l'omologazione alle*

prescrizioni stabilite dal presente regolamento¹, 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 al 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.

Da tale riflessione deriva che il Legislatore, apparentemente schizofrenico, ha previsto, in realtà, due diverse procedure, a diverse condizioni e con una *ratio* ben precisa e suscettibile di distinguere diverse situazioni.

E qui si torna al comma 6 dell'art. 142 CdS, il quale si riferisce inequivocabilmente ad apparecchiature debitamente omologate², ovvero apparecchiature che devono presentare (per poter essere legittimamente utilizzate) *caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni* di cui al Regolamento al CdS, poiché – qualora tali caratteristiche non avessero – potrebbero solo essere approvate, ma non andrebbero bene per la misurazione della velocità di cui si occupa l'art. 142 CdS, bensì per altre infrazioni.

Prova di ciò (e della sanità mentale del Legislatore) è *data dall'art. 193 CdS*, il quale prevede alternativamente le procedure (ed i conseguenti decreti

¹e ne omologa il prototipo quando gli accertamenti abbiano dato esito favorevole (art. 192 comma 2 Reg. CdS).

che ne deriveranno): 4-ter. *L'accertamento della mancanza di copertura assicurativa obbligatoria del veicolo può essere effettuato anche mediante il raffronto dei dati relativi alle polizze emesse dalle imprese assicuratrici con quelli provenienti dai dispositivi o apparecchiature di cui alle lettere e), f) e g) del comma 1-bis dell'articolo 201, omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico e gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1.*

Dunque, ci troviamo in un caso in cui *quod Lex voluit, dixit.*

8.

Alla luce di quanto detto, benchè non avente efficacia normativa, va sconfessata anche l'interpretazione data dal Ministero dell'Interno con la Circolare 9/2007 Prot. n. M/2413/12, la quale – senza alcun riscontro normativo a supporto – afferma, tra l'altro, contraddittoriamente: *circa la asserita differenza tra approvazione ed omologazione, essa non sussiste; infatti nell'art. 192 del dpr 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; si può parlare di omologazione qualora, nella procedura di approvazione, si faccia riferimento a norme unificate o a precise direttive europee.*

² Peraltro, l'art. 25 comma 1 lett. A) della L. 120/10, ad ulteriore conferma che non si tratta di un errore, ha inserito la medesima dicitura di "apparecchiature debitamente omologate" anche al comma 1 dell'art. 142 CdS in relazione ai tratti autostradali.

Come dire, sono la stessa cosa... salvo, comunque, dopo averla negata, tracciare una differenza tra omologazione ed approvazione.

In ogni caso, ad ulteriore conferma della distinzione tra diverse tipologie di accertamento, effettuata dal Legislatore, la circolare aveva ad oggetto non un apparecchio per misurare la velocità, bensì per rilevare le infrazioni semaforiche, ove il CdS non richiede le apparecchiature “debitamente omologate”, come avviene, invece, per l’art. 142 comma 6 CdS.

In claris non fit interpretatio!

9.

Come si è avuto modo di anticipare, poi, il Comune di Milano ha depositato in udienza copia di sentenze in materia rese dal Tribunale di Milano, sostanzialmente identiche tra loro, sebbene vergate da diversi estensori (si prende ad esempio la sentenza il R.G. n. 15802/2020, Dott. Di Plotti).

Lo scrivente Giudice ritiene di dissentire rispetto alle motivazioni date dal Tribunale di Milano per i motivi di seguito illustrati.

Il Tribunale di Milano, accogliendo la tesi del Ministero delle Infrastrutture, ovvero che i termini approvazione ed omologazione siano sinonimi, postula il proprio ragionamento sulla base di due elementi, *pur nella diversità dei presupposti per poter procedere all' omologazione o all'approvazione*³, che pure, contraddittoriamente (rispetto alle conclusioni), riconosce.

Il primo.

Il Tribunale, sulla scorta della portata dell'articolo 192 comma 3 Reg. Es. ha sostenuto che - posto che il Regolamento prevede la possibilità sia dell'approvazione che dell'omologazione e quest'ultima solo nel caso in cui

³ Tribunale Civile Milano, sentenza 4 marzo 2021 n. 1913/21, Dott. Di Plotti, pag. 4.

il Regolamento stabilisca caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni - non avendo allegato le parti che trattavasi di apparecchiatura (quella utilizzata per l'accertamento) che richiedesse caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni (art. 192 comma 3 CdS), l'approvazione era da considerarsi più che sufficiente.

Ciò contraddice gli insegnamenti della Suprema Corte, poiché, innanzitutto, in termini di onere probatorio non sarebbero genericamente le parti a dover allegare che l'apparecchiatura utilizzata per la rilevazione necessitava dell'omologazione per effetto di caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni, ma, semmai, sarebbe l'Amministrazione a dover provare che non le necessitava, con la conseguenza che, in caso di mancata prova, bisognerebbe ragionare in termini di omologazione e non di approvazione (in tema di onere della prova, *ex multis*, Cass. civ., Ord. n. 13630/21 e 11869/20).

In secondo luogo, e con valenza rafforzativa ed assorbente rispetto alla precedente considerazione, la norma regolamentare (art. 192 comma 3 Reg. Es.) è solo subordinata a quell'articolo 142 comma 6 CdS che prevede la "debita omologazione". Ecco perché, a maggior ragione, l'onere dovrebbe comunque ricadere sull'Amministrazione che detta apparecchiatura ha utilizzato per il controllo della velocità ai sensi dell'articolo 142 comma 6 CdS, poiché tale utilizzo presuppone l'esistenza dell'omologazione nel testo stesso.

9.1.

Il secondo punto utilizzato dal Tribunale di Milano a sostegno della tesi ministeriale si rifà al contenuto letterale dell'articolo 142 comma 6 CdS, per

arrivare a concludere, con un ragionamento molto articolato, che - ai fini del controllo del rispetto dei limiti di velocità in ambito urbano, come nel caso trattato nella sentenza (e come, del resto, nel caso di specie) - le apparecchiature possono essere semplicemente approvate.

In particolare, il Tribunale di Milano, per raggiungere tale conclusione, si focalizza sull'utilizzo che il Legislatore ha fatto del termine *anche* nel testo dell'art. 142 comma 6 (*sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali*), sostenendo che il periodo successivo alla virgola avrebbe ad oggetto un ambito di accertamenti specifico e diverso da quello in esame (controllo della velocità avvenuto in ambito urbano).

A corroborare tale assunto, poi, il Tribunale si spinge oltre affermando che - *l'utilizzo del termine "anche" che precede l'indicazione di tale ambito di applicazione, è del tutto generico e non è tale da consentire la disapplicazione delle norme precedentemente richiamate e contenute nel Regolamento di Esecuzione, che hanno natura speciale e alle quali l'articolo 45 co. 6 CdS fa espresso ed esclusivo rinvio.*

Benchè tale ragionamento non sia di chiara comprensione, occorre, tuttavia, fare qualche considerazione.

L'art 45 comma 6 CdS, citato dal Tribunale di Milano, prevede che *nel Regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi 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.... Nello stesso regolamento sono precisate altresì le modalità di omologazione e di approvazione.

Quindi, l'articolo 45 si occupa di definire quali siano i dispositivi e le apparecchiature e di precisare se questi, a seconda dell'uso che se ne farà, siano soggetti all'approvazione o all'omologazione.

Tuttavia, quando la norma principale è sufficientemente chiara nel richiedere un requisito (art. 142 comma 6 – *debitamente omologate*), ciò non ha necessità di essere specificato dal Regolamento di Attuazione ed Esecuzione. Detti Regolamenti vengono emanati, infatti, proprio nei casi in cui norme di rango primario pongano una disciplina di principio che, per produrre i suoi effetti, abbisogni di una disciplina di dettaglio.

Ma, con ogni evidenza, non è questo il caso.

Inoltre, non appare possibile che una norma (l'art. 45 Reg. Es.) prevista in un Regolamento di Esecuzione ed Attuazione, di rango secondario, possa essere definita di natura speciale e addirittura prevaricante rispetto alla portata della norma di cui alla legge principale (142 comma 6 CdS).

La gerarchia delle fonti, infatti, prevede che una data norma non possa porsi in contrasto con altra norma di livello superiore, pena la sua invalidità; una norma di livello inferiore non può abrogare o derogare una norma di livello superiore, mentre la norma superiore può sempre abrogare o derogare quella inferiore.

Nell'ipotesi di eventuali (non presenti, nel caso di specie) antinomie – ossia di incompatibilità di precetti – tra norme appartenenti a livelli gerarchici

diversi *lex superior derogat legi inferiori*, ossia prevale la norma di grado superiore, la quale non può essere mai derogata da quella di grado inferiore.

Quindi, l'unico precetto al quale fare riferimento non può che essere quello di cui all'articolo 142 comma 6, che richiede, per il controllo della velocità, l'omologazione delle apparecchiature.

Del resto, l'unica interpretazione possibile dell'articolo 142 comma 6 CdS, seguendo semplicemente la lettera della norma, è che le apparecchiature per il controllo della velocità devono essere debitamente omologate, laddove l'utilizzo del termine *anche* (con l'utilizzo della virgola, che crea una frase parentetica), contrariamente a quanto statuito dal Tribunale, va solo ad aggiungere alla normale tipologia di rilevazione, quella di velocità istantanea, anche quella di velocità media su tratti determinati, oltre che le risultanze del cronotachigrafo e delle ricevute dei pedaggi autostradali (tutte fonti di prova).

Ad avvalorare tale interpretazione della norma, qualora non bastasse la semplice interpretazione letterale, basti verificare il contenuto dei commi precedenti al 6 (dell'art. 142 CdS): si tratta di commi dove viene identificato il limite di velocità da intendersi come istantanea che non può essere superato da diverse categorie di mezzi.

Ciò consente di comprendere perché, il Legislatore, non avendo nei precedenti commi mai fatto riferimento ad altre tipologie di misurazione della velocità se non a quella istantanea, ha avuto la necessità di specificare che queste apparecchiature debitamente omologate per la velocità istantanea possono valere anche per la velocità registrata a mezzo cronotachigrafo o a mezzo apparecchiature che misurano la velocità media.

In conclusione, non vi sarà alcuna necessità di disapplicare una norma piuttosto che l'altra, poiché non vi è alcuna antinomia fra le due, neanche apparente: abbiamo una norma primaria, ovvero l'articolo 142 comma 6 che stabilisce la dovutezza dell'omologazione di queste apparecchiature; ed abbiamo una seconda norma, integrativa, poiché appartenente ad una fonte di rango secondario, che, paradossalmente appare più generica della prima nel descrivere cosa verrà individuato nel Regolamento, ma in ogni caso, resta subordinata.

10.

Per completezza espositiva, va detto, infine, che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *a fortiori* e ad ulteriore riprova della consapevolezza che la maggior parte delle apparecchiature utilizzate oggi per la rilevazione della velocità risultano prive di omologazione, benché richiesta dal CdS, con un Decreto del 13 giugno 2017, all'art. 1 ha 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 all'approvazione del prototipo ai sensi dell'art. 192, comma 3, del decreto sopra richiamato* [CdS, ndr].

Tale decreto, tuttavia, non può corroborare l'interpretazione data dal Comune, sia perché sarebbe un atto illegittimo, che tenta di derogare, mediante una fonte non normativa⁴, un decreto ministeriale, una fonte normativa, quella ove lo stesso Legislatore ha richiesto espressamente, e con forza (de-

bitamente), la sola omologazione (art. 142 comma 6 CdS), e, come tale, sarebbe disapplicabile ex art. 5 L. 2248/1865 All. E.

Non solo. Quandanche (e ciò non è possibile, se non screditando il sistema delle fonti) non lo si considerasse abnorme, l'art. 4 limita gli effetti del Decreto medesimo alle sole nuove richieste di approvazione, a far data dalla pubblicazione (giugno 2017).

Pertanto, non sarebbe applicabile al caso di specie, *ratione temporis*.

11.

In conclusione, vi è, quindi, una distinzione chiara e netta tra l'omologazione e l'approvazione dei dispositivi elettronici, non tanto sulla procedura (poiché il comma 3 dell'art. 192 CdS richiama il comma 2), quanto sulla finalità perseguita: nel caso dell'approvazione, il Legislatore ha richiesto vincoli meno stringenti per accertamenti che richiedono una minor precisione; nel caso dell'omologazione, vincoli più forti di rispondenza a determinate caratteristiche e prescrizioni, poste, evidentemente, nell'interesse della collettività, a presidio della garanzia del diritto di difesa.

Pertanto, la sua mancanza si traduce in un *vulnus* alle garanzie dei cittadini che subiscono gli accertamenti.

Ad colorandum, la Corte Costituzionale, con la sentenza n. 113/15, ben delinea la comparazione di interessi tra le esigenze di sicurezza stradale e le inalienabili garanzie poste a vantaggio del cittadino controllato e, sebbene lo faccia in relazione alla taratura, il ragionamento viene articolato non solo con riferimento allo stesso art. 142 comma 6 CdS (più volte citato in questa motivazione), ma secondo canoni di razionalità pratica e formale, come

⁴ Il D.M. può essere considerato un fonte normativa di II livello solo quando venga qualificato come Regolamento.

definiti dalla Consulta, perfettamente applicabili anche all'omologazione (che viene anche espressamente citata più volte quale elemento di affidamento per il cittadino).

E se, per parafrasare la Consulta, *Il bilanciamento dei valori in gioco realizzato in modo non implausibile nel vigente art. 142, comma 6, del codice della strada trasmoda così nella irragionevolezza, nel momento in cui il diritto vivente formatosi sull'art. 45, comma 6, del medesimo codice consente alle amministrazioni preposte agli accertamenti di evitare ogni successiva taratura e verifica, figurarsi di quale irragionevolezza si possa parlare se addirittura si parte sin dall'inizio ad effettuare i controlli con apparecchi non aventi le caratteristiche per farlo.*

12.

Alla luce di quanto premesso, ne deriva che le risultanze dell'apparecchiatura utilizzata, non essendo stata la stessa debitamente omologata, non possono essere utilizzate ai fini della contestazione della violazione.

L'art. 7 comma 10 D. Lgs. 150/11 (riportando il contenuto dell'art. 23 L. 689/81 penultimo comma, ora abrogato) prevede che *...il giudice accoglie l'opposizione quando non vi sono prove sufficienti della responsabilità dell'opponente.*

In mancanza di prove, il ricorso, dunque, va definitivamente accolto e il verbale impugnato annullato. Assorbiti gli altri motivi.

13.

to, altrimenti resta un atto amministrativo (non avente valenza normativa).

Quanto alle spese, esse vengono integralmente compensate tra le parti sussistendo gravi motivi, dati, appunto, dalla Legislazione non sempre chiara e dalle errate interpretazioni fornite dai Ministeri.

Così deciso in Milano il 10 febbraio 2021

IL GIUDICE DI PACE

Avv. _____

IL CANCELLIERE

Depositata in Cancelleria il _____.

IL CANCELLIERE