

Autovelox in città: quando sono legittimi?

L'uso degli autovelox, da parte della polizia, è possibile solo nel rispetto di una serie di paletti: ad esempio, in città, gli autovelox fissi – quelli, cioè, che operano automaticamente, senza la postazione della polizia – non sono consentiti ovunque, ma solo in determinati tratti di strada (si tratta, come vedremo a breve, di quelle a “scorrimento”).

In questa scheda ci occuperemo, appunto, degli autovelox nei centri urbani, per verificare quando il loro impiego è legittimo e quando l'automobilista può fare ricorso. La materia, peraltro, è stata recentemente arricchita da una interessante sentenza del tribunale di Firenze di cui si darà, a breve, conto.

Per stabilire quando l'impiego dell'autovelox in città è legittimo bisogna operare alcune distinzioni:

Autovelox mobili, utilizzati con la presenza degli agenti

Si tratta dei classici autovelox montati sui cavalletti treppiedi o, comunque, che non richiedono impianti fissi; vi rientrano anche quelli a uso manuale o montati dentro l'auto della polizia, ferma ai margini della carreggiata.

Possono essere usati su tutte le strade urbane, extraurbane e autostrade.

Devono essere presegnalati con un cartello con cui si avvisano i conducenti della presenza del rilevatore di controllo elettronico della velocità. Quanto alla distanza tra la segnaletica di avviso e l'apparecchio essa deve essere di:

80 metri sulle strade urbane;

150 metri, sulle strade extraurbane secondarie o urbane ad

alto scorrimento;

250 metri sulle autostrade o strade extraurbane principali.

Nelle strade urbane è sempre necessaria la presenza della polizia a presidio dell'autovelox.

La contestazione deve essere immediata: la polizia deve quindi fermare il conducente per dargli la possibilità di difendersi. La contestazione differita è ammessa solo se l'apparecchio – direttamente controllato dall'agente di polizia – consente l'accertamento solo dopo che il veicolo è passato, oppure se sia impossibile fermare lo stesso in tempo utile, nei modi regolamentari e in sicurezza.

Tali autovelox devono essere sottoposti a periodica taratura. Il certificato di taratura e quello di iniziale collaudo devono essere esibiti all'automobilista, qualora ne faccia richiesta. Se gli originali di tali attestazioni non vengono esibite davanti al giudice in caso di ricorso, la multa è nulla.

Devono sempre essere tarati con una tolleranza di almeno il 5% rispetto alla velocità effettiva, con un minimo di 5km. Questo significa che, nelle strade urbane

con limite a 50 km/h, l'autovelox può scattare solo a partire da 55 km/h

con limite a 70 km/h, l'autovelox può scattare solo a partire da 75 km/h

con limite a 90 km/h, l'autovelox può scattare solo a partire da 95 km/h

con limite a 100 km/h, l'autovelox può scattare solo a partire da 105 km/h.

Autovelox mobili montati sull'auto della polizia

Si tratta degli autovelox come il ProVida: vengono attivati sull'auto della polizia quando è in movimento per le strade.

Possono essere usati su qualsiasi tipo di strada, urbana o extraurbana.

Non devono essere segnalati dal cartello di preavviso. Devono essere tarati e omologati.

La contestazione immediata non è necessaria.

Autovelox fissi a funzionalità automatica

Si tratta degli autovelox che operano senza la presenza della polizia, in modalità del tutto automatica. Vengono "ancorati" al suolo, ad esempio dentro appositi box. La loro presenza deve essere presegnalata dal cartello secondo le distanze sopra illustrate e gli stessi limiti di tolleranza appena visti.

All'interno delle città, questa tipologia di autovelox è consentita solo sulle "strade a scorrimento". Si considera "strada a scorrimento" quella strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici. Esse devono avere semafori a tutti gli incroci e aree per la sosta solo esterne alla carreggiata. Dunque, l'autovelox fisso e automatico non è consentito sulle normali strade urbane.

Come detto non è necessaria né la presenza degli agenti, né la contestazione immediata della contravvenzione; pertanto il conducente potrà vedersi recapitata la multa direttamente a casa. Proprio per questo è necessario che l'uso dell'autovelox sulle strade urbane a scorrimento sia autorizzato dal Prefetto con apposito decreto.

Secondo il Tribunale di Firenze [1], la multa per eccesso di velocità, rilevata da autovelox fissi in città, è valida anche se la strada non ha per tutta la sua lunghezza le caratteristiche richieste dalla legge per autorizzare i controlli automatici. Basta infatti che tali caratteristiche

ci siano solo in un tratto, quello in cui il rilevatore è installato.

Fuori dalla città, tipo di autovelox è consentito sulle strade extraurbane secondarie, ma a condizione che il tratto di strada sia individuato dal Prefetto.

L'utilizzo invece sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali non è sottoposto a limiti.

Sintetizzando, l'uso dell'autovelox nei centri urbani è consentito solo con le postazioni mobili alla presenza della polizia; le postazioni fisse e automatiche sono possibili solo sulle strade a scorrimento, previa autorizzazione del Prefetto.

In pratica

Gli autovelox fissi, automatici e non presidiati da agenti sono sempre leciti su autostrade e strade extraurbane principali (cioè quelle a doppia carreggiata su cui c'è il segnale uguale a quello di «inizio autostrada» ma su fondo blu).

Sul resto della viabilità extraurbana, le postazioni possono trovarsi solo nei tratti autorizzati dai prefetti.

Nei centri abitati, è necessaria l'autorizzazione del Prefetto, ma solo sui viali con le caratteristiche delle strade urbane di scorrimento.

La sentenza

Tribunale Firenze, Sezione 2 civile Sentenza 20 gennaio 2016,
n. 194

TRIBUNALE ORDINARIO DI FIRENZE SECONDA SEZIONE CIVILE

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

TRIBUNALE ORDINARIO DI FIRENZE

SECONDA SEZIONE CIVILE

Il Tribunale, nella persona del Giudice dott. Luca Minniti ha pronunciato ex art. 281 sexies c.p.c. la seguente

SENTENZA

nella causa civile di I Grado iscritta al n. r.g. 18179/2014 promossa da:

VA.VI. (C.F.), con il patrocinio dell'avv. BE.EM., elettivamente domiciliato in BORGO (...) – FIRENZE presso il difensore avv. BE.EM. ATTORE

contro

PREFETTURA DELLA PROVINCIA DI FIRENZE (C.F.), con il patrocinio dell'avv. AVVOCATURA DELLO STATO elettivamente domiciliato in VIA (...) 50129 FIRENZE presso il difensore avv. AVVOCATURA DELLO STATO

CONVENUTO/I

RAGIONI DI FATTO E DI DIRITTO DELLA DECISIONE

La controversia ha ad oggetto l'atto di appello proposto dal Comune di Firenze nei confronti della sentenza del Giudice di Pace n. 2775 del 18.6.2013 che, decidendo sul ricorso proposto da Va.Vi. nei confronti del verbale di accertamento – n. 551424/T/12 – della violazione del limite di velocità (art. 142 comma 8 del CdS, rilevato da impianto Autovelox modello 105SE in postazione fissa sul viale (...) per la violazione commessa il 27 agosto 2012), ha confermato la sanzione perché il Decreto Prefettizio del 1.6.2010 aveva legittimamente individuato in questa via la collocazione dell'autovelox sul presupposto che sussistessero le caratteristiche di strada urbana di scorrimento.

L'appellante contesta che viale (...) in direzione piazza (...)

provenienza da Piazza (...) abbia, nel tratto ove è collocato l'autovelox, le caratteristiche di legge per consentire la collocazione dell'autovelox.

Ad avviso del giudicante l'appello è infondato e l'orientamento espresso in relazione a Viale (...) viale (...) e Viale (...) deve esser confermato anche in relazione a Viale (...) nel tratto ove è collocato l'autovelox che ha rilevato l'infrazione.

Com'è noto l'art. 4 della legge 168/2002 nel testo in vigore a seguito della conversione del DL 121/2002 è il seguente

“Art. 4. 1. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di cui all'articolo 2, comma 2, lettere A e B, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, del medesimo decreto legislativo, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico, di cui viene data informazione agli automobilisti, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui agli articoli 142 e 148 dello stesso decreto legislativo, e successive modificazioni. I predetti dispositivi o mezzi tecnici di controllo possono essere altresì utilizzati o installati sulle strade di cui all'articolo 2, comma 2, lettere C e D, del citato decreto legislativo, ovvero su singoli tratti di esse, individuati con apposito decreto del prefetto ai sensi del comma 2.

2. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il prefetto, sentiti gli organi di polizia stradale competenti per territorio e su conforme parere degli enti proprietari, individua le strade, diverse dalle autostrade o dalle strade extraurbane principali, di cui al comma 1, ovvero singoli tratti di esse, tenendo conto del tasso di incidentalità,

delle condizioni strutturali, plano – altimetriche e di traffico per le quali non e' possibile il fermo di un veicolo senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico o all'incolumità degli agenti operanti e dei soggetti controllati. La medesima procedura si applica anche per le successive integrazioni o modifiche dell'elenco delle strade di cui al precedente periodo.

3. Nei casi indicati dal comma 1, la violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o con analoghi dispositivi che, nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in tempi successivi, le modalità di svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati di immatricolazione del veicolo ovvero il responsabile della circolazione. 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 od omologati ai sensi dell'articolo 45, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

4. Nelle ipotesi in cui vengano utilizzati i mezzi tecnici o i dispositivi di cui al presente articolo, non vi e' l'obbligo di contestazione immediata di cui all'articolo 200 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

L'articolo 2, comma 2, lettere C e D del Codice della Strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285) 2 prevede che "Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

A – Autostrade;

B – Strade extraurbane principali; C – Strade extraurbane secondarie; D – Strade urbane di scorrimento; E – Strade urbane di quartiere;

F – Strade locali;

F – bis Itinerari ciclopedonali.

Il comma 3 dell'art. 2 del CDS, per quel che interessa questa controversia, precisa che "Le strade di cui al comma 2 devono avere le seguenti caratteristiche minime": ... "D – Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate".

La Corte di Cassazione, Sezione 2 civile Sentenza 6 aprile 2011, n. 7872 ha nel decidere in merito al ricorso incidentale proposto dall'amministrazione comunale 5. con cui si è chiesto di affermare che "la qualificazione di una strada in una ovvero in altra delle categorie indicate nell'articolo 2 C.d.S., commi 2 e 3, costituisce esercizio di discrezionalità tecnica da parte della pubblica amministrazione, insindacabile da parte del giudice" ha respinto il ricorso affermando che "occorre osservare al riguardo che, secondo la giurisprudenza di questa Corte (Sez. 2, 9 gennaio 2009, n. 310), al fine della disapplicazione, in via incidentale, dell'atto o del provvedimento amministrativo, il giudice ordinario può sindacare tutti i possibili vizi di legittimità – incompetenza, violazione di legge ed eccesso di potere estendendo il proprio controllo alla rispondenza delle finalità perseguite dall'Amministrazione con quelle indicate dalla legge, ma non ha il potere di sostituire l'Amministrazione stessa (operando un sindacato di merito di tipo sostitutivo del giudizio espresso dall'Amministrazione) negli accertamenti e valutazioni di merito, quali sono quelli inerenti alla scelta in concreto degli strumenti adeguati per assicurare gli interessi generali contemplati dalla legge o nella valutazione delle situazioni di fatto in funzione dell'applicabilità o meno delle misure previste dalla legge, che sono d'esclusiva competenza degli organi ai quali è attribuito il potere di perseguire in concreto le finalità di

pubblico interesse normativamente determinate. Nella fattispecie regolata dal Decreto Legge 20 giugno 2002, n. 121, articolo 4, é rimessa al Prefetto, previa consultazione degli organi di Polizia Stradale competenti per territorio e su conforme parere dell'ente proprietario, l'individuazione delle strade (o di singoli tratti di esse), diverse dalla autostrade o dalle strade extraurbane principali, nelle quali non é possibile il fermo di un veicolo, ai fini della contestazione immediata delle infrazioni, senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico od all'incolumità degli agenti operanti o dei soggetti controllati, e ciò sulla base della valutazione del tasso d'incidentalità nonché delle condizioni strutturali, plano - altimetriche e di traffico. E' del tutto evidente come nella formazione del provvedimento in questione converga una pluralità di valutazioni, effettuate da parte degli organi ed uffici indicati (anche con efficacia vincolante: parere conforme dell'ente proprietario), di natura non solo strettamente tecnica, ma anche ampiamente discrezionale, in quanto formulate sulla base d'apprezzamenti ponderati sia delle situazioni di fatto, sia delle molteplici esigenze da prendersi in considerazione al fine di regolare il traffico sulla strada considerata, o tratto di essa, nell'ambito della gestione complessiva della circolazione stradale sul territorio. Tali valutazioni, che costituiscono le condizioni dell'esercizio del potere prefettizio previsto dalla norma in esame, in quanto attinenti al merito dell'attività amministrativa, non sono suscettibili di sindacato da parte dell'autorità giudiziaria, ordinaria od amministrativa che sia, il cui potere di valutazione, ai fini della disapplicazione per l'una e dell'annullamento per l'altra, é limitato all'accertamento dei soli vizi di legittimità dell'atto. Ma le valutazioni attinenti al merito dell'attività amministrativa, e quindi insindacabili, sono esclusivamente quelle relative al tasso d'incidentalità, alle condizioni strutturali, plano - altimetriche e di traffico per le quali non é possibile procedere al fermo di un veicolo

senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico o all'incolumità degli agenti operanti e dei soggetti controllati. L'articolo 4 del Decreto Legge citato non conferisce al Prefetto il potere di inserire nello specifico elenco una strada, facendo uso di criteri diversi da quelli previsti dall'articolo 2 C.d.S., comma 3: di talché ove il Prefetto ecceda dai limiti segnati dalla norma del codice della strada, il giudice ordinario può disapplicare, in via incidentale, l'atto o il provvedimento amministrativo", (in questo senso anche Corte di Cassazione, Sezione 2 civile Sentenza 15 febbraio 2011, n. 3701).

La stessa sentenza 6 aprile 2011, n. 7872 nell'accogliere il ricorso del soggetto sanzionato ha affermato inoltre che "Una volta stabilito che non si verte nell'ambito della discrezionalità amministrativa, il provvedimento prefettizio, reso allo scopo di consentire la possibilità di usare apparecchiature automatiche senza presidio per il rilevamento delle infrazioni ai limiti di velocità, non può che essere adottato in presenza dei requisiti di legge, che all'evidenza ha inteso limitare l'uso di tale modalità di accertamento. Di conseguenza quando l'articolo 4 della Legge citata ha operato il richiamo all'articolo 2 C.d.S., lo ha fatto in modo da rendere applicabile tale normativa, evidentemente richiedendo per l'adozione del provvedimento prefettizio il preventivo e puntuale accertamento della presenza nella strada considerata di tutti gli specifici elementi strutturali descritti in tale norma, senza possibilità di interpretazione estensiva, proprio in relazione alla finalità della norma dell'articolo 4 Legge citata. Per quanto interessa in questa sede la norma richiamata dalla Legge del 2002, articolo 4, citata e' l'articolo 2 C.d.S., comma 2, lettera D che tra le tipologie di strade prevede le "strade urbane di scorrimento", ulteriormente precisando al successivo terzo comma che per poter essere inserite in tale classificazione le strade urbane devono "avere le seguenti caratteristiche minime": "Strada a

carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico ciascuna con almeno due corsie di marcia ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate". La possibilità da parte del Prefetto di inserire nell'apposito elenco una strada urbana è condizionata, quindi, alla verifica della presenza di tali caratteristiche, senza le quali la strada non potrebbe essere classificata "strada urbana di scorrimento". Nel caso oggi in esame, l'odierno ricorrente ha appunto lamentato l'illegittimo inserimento della strada in questione nell'elenco prefettizio in assenza del requisito della presenza di impianti semaforici ad ogni intersezione e di aree di sosta così' come descritte nella norma citata, essendo pacifico che il (OMESSO), strada ad unica carreggiata con due corsie, seppure a senso unico, non presenta intersezioni a raso tutte presidiate da semafori e presenta aree di sosta non dotate delle caratteristiche indicate dalla norma stessa. La dizione letterale della norma di cui all'articolo 2 C.d.S., commi 2 e 3, appare chiara, avendo essa riguardo alla mera descrizione ed elencazione delle caratteristiche "minime" che deve possedere una strada urbana per essere classificata come "strada urbana di scorrimento". La norma, quindi, esclude che si possano classificare come tali - ai fini di cui all'articolo 2 C.d.S. - strade urbane che non presentino tutti i requisiti indicati, che appunto sono indicati come "minimi". Tale dizione evidentemente fa salva la presenza di ulteriori caratteristiche aggiuntive a quelle indicate, ma certo esclude la classificazione in presenza di requisiti inferiori o non presenti costantemente. Sicché solo per i tratti di strada che presentino tali caratteristiche è in ipotesi possibile la classificazione e non per gli altri. La norma della Legge del 2002, articolo 4, fa espressamente richiamo, al suo comma 1, esclusivamente alle "strade di cui all'articolo 2, comma 2, lettere C e D" non prevedendo al riguardo alcuna attività

interpretativa da parte del Prefetto, al quale invece la stessa norma demanda gli ulteriori accertamenti, ritenuti rientrati della sua discrezionalità amministrativa, meglio descritti all'articolo 4 citato, comma

2. Sicché il prefetto per adottare il decreto in questione deve effettuare due operazioni, una vincolata e l'altra discrezionale, consistenti la prima nell'operare una semplice verifica della sussistenza di tutti i requisiti minimi necessari per classificare la strada come "strada urbana di scorrimento" ed una volta compiuta positivamente tale verifica, compiere la seconda operazione prevista dalla Legge del 2002, articolo 4, comma 2, questa si discrezionale per quanto su indicato. Il provvedimento adottato dal prefetto risultava quindi illegittimo e doveva essere disapplicato con conseguente illegittimo accertamento della violazione dei limiti di velocità operata mediante l'uso di una apparecchiatura non consentita".

Spetta dunque a questo giudice verificare se Viale (...) come già appurato in relazione a viale (...) viale (...) e viale (...) – nei tratti e sui lati sottoposti ad autovelox – sia o meno una "strada urbana di scorrimento" secondo l'art. 4 del Decreto Legge 20 giugno 2002, n. 121 convertito in legge 168/2002.

Secondo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (parere del Dir gen. protocollo 1380 dell'11.3.2011 poiché raramente le strade hanno una medesima caratteristica lungo tutto il loro tratto si può conferire loro una medesima funzione anche se caratterizzate lungo tutta l'estensione da "differenti tipologie geometriche con difformità dei requisiti per una determinata tipologia". Sicché la classificazione di una strada può esser operata per tratti purché i tratti siano ragionevoli e non siano una successione "con alternanze tanto frequenti tali da non far riconoscere all'utente il tipo di strada sulla quale sta circolando".

Ad avviso del giudicante la controversia dipende dalla

valutazione della legittimità della collocazione di viale (...) tra le strade ovvero su singoli tratti di esse, individuati con apposito decreto del prefetto ai sensi del comma 2, come si esprime l'art. 4 della legge 168/2002 nel testo in vigore a seguito della conversione del DL 121/2002.

Strade o singoli tratti di strada come ha opinato il Direttore Generale del Ministero dei Trasporti deve significare che la classificazione di una strada può esser operata per tratti purché i tratti siano ragionevoli e non siano una successione "con alternanze tanto frequenti tali da non far riconoscere all'utente il tipo di strada sulla quale sta circolando".

Lo stato dei luoghi in viale (...) direzione piazza (...)

Dunque spetta al giudice verificare se viale (...) nel tratto interessato dall'autovelox che ha rilevato la violazione possa esser collocata tra le strade urbane di scorrimento perché "strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate".

Non è contestato ed è pacifico che Viale (...) sia una strada a carreggiate separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, senza corsia esclusiva per autobus, con marciapiedi.

Per quanto riguarda la presenza di intersezioni a raso il giudice osserva che l'art. 3 del Codice della Strada al comma 1 n. 26 fornisce la definizione di intersezione a raso come quella "area comune a più strade, organizzata in modo da consentire lo smistamento delle correnti di traffico dall'una all'altra di esse".

Ne consegue che sono intersezioni a raso solo quegli incroci

che hanno parti del tratto stradale comuni a più strade e che sono tali gli incroci in cui i veicoli attraversano altra strada in parte o per intero. In parte quando i veicoli possono prendere la corsia sul lato opposto a quello da cui si inseriscono, per intero quando la strada di provenienza prosegue dopo l'incrocio.

Perciò su viale (...) non sussistono intersezioni a raso secondo la definizione del Codice della Strada se non quelle dotate di semaforo.

Come si evince dalle fotografie allegate dalla parte appellante in viale (...) nel tratto interessato dall'autovelox (tra piazza (...) e piazza (...)) sono previste apposite aree o fasce laterali destinate a parcheggio, esterne alla carreggiata, in un breve tratto, con immissione ed uscita concentrate, ove viale (...) sul lato interessato è dotato di parcheggi dai quali si può uscire solo usando la corsia del controviale essendo interdetta l'immissione sul controviale dalla striscia longitudinale continua.

La norma non richiede che l'ostacolo all'uscita dai parcheggi sia materiale e tale da impedire fisicamente l'immissione, è sufficiente il divieto rappresentato dalla evidente striscia continua longitudinale a proteggere l'interesse perseguito dalla norma. Vero è che il tratto con queste caratteristiche non è particolarmente lungo.

Dalle fotografie in atti si ricava però che esso può essere apprezzato come un tratto di strada con differenti caratteristiche dall'utente della strada alla luce della evidente presenza di segnaletica che incisivamente mostra le apposite corsie di entrata ed immissione nelle aree di parcheggio dotate di un controviale per lo spostamento.

Viale (...) nel tratto in esame, inoltre è anche dotato di "banchina pavimentata a destra e marciapiedi".

Il Codice della Strada prevede che la banchina è la "parte

della strada compresa tra il margine della carreggiata ed il più vicino tra i seguenti elementi longitudinali: marciapiede, spartitraffico, arginello, ciglio interno della cunetta, ciglio superiore della scarpata nei rilevati “.

La norma non prevede limiti dimensionali della banchina ma solo la necessità che essa sia pavimentata.

Anche in questo caso il giudice ritiene accertata la sussistenza nel tratto di strada di viale (...) tra piazza (...) e piazza (...) Libertà, quello interessato dall'autovelox, della banchina pavimentata richiesta per la classificazione tra le strade urbane di scorrimento di viale (...)

Vero è che il DM 6792 del 5.1.2001 prescrive alcune caratteristiche tecniche per le costruzioni delle nuove banchine ma tali caratteristiche non sono coesenziali alla natura della banchina, sono prescrizioni per la loro migliore realizzazione. Prescrizioni vincolanti per le nuove opere stradali e per le opere di adeguamento delle vecchie. La norma è dunque una prescrizione tecnica per la realizzazione delle nuove banchine, nonrilevando il fatto che siano da realizzare su strade nuove o già su strade già esistenti.

Da tale disposizione non può perciò ricavarsi che tutte le banchine che abbiano caratteristiche differenti siano da considerare per ciò stesso inesistenti.

In questo senso si deve leggere l'art. 2 del DM citato che recita “Le presenti norme si applicano per la costruzione di nuovi tronchi stradali e per l'adeguamento di tronchi stradali esistenti salva la deroga di cui al comma 2 dell'art. 13 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285”.

In fatto le fotografie evidenziano uno spazio adeguato alla funzione di emergenza che la banchina deve svolgere per consentire l'accostamento dell'auto e la gestione della sosta d'emergenza da parte del conducente: il fatto poi che a tratti tale banchina sia interrotta dalla presenza di alberi non

consente di ritenere insussistente la caratteristica tecnica di cui la norma ha imposto la sussistenza. Ciò perché la banchina esiste anche se interrotta a tratti perché la sua funzione non è di garantire una superficie piana regolare priva di alcun ostacolo ma uno spazio che pur intervallato permetta manovre di emergenza ai conducenti in sosta di emergenza.

Non vi sono perciò elementi per ritenere che il provvedimento prefettizio sia illegittimo nella parte in cui collocava il (...) direzione piazza (...) nel tratto interessato dall'autovelox che ha rilevato l'infrazione.

Per tali motivi la sanzione è stata irrogata correttamente e l'appello non può essere accolto con riforma della sentenza impugnata.

L'incertezza dovuta alla particolarità dello stato dei luoghi e alla non consolidata giurisprudenza sul punto giustifica la compensazione integrale delle spese di lite ed il rigetto della domanda di condanna ex art. 96 c.p.c.

P.Q.M.

Il Tribunale, definitivamente pronunciando, ogni diversa istanza ed eccezione disattesa o assorbita, così dispone:

– rigetta l'appello proposto nei confronti della sentenza del Giudice di Pace di Firenze n. 2775 del 18.6.2013 che, decidendo sul ricorso proposto da Va.Vi. nei confronti del verbale di accertamento – n. 551424/T/12 – per la violazione del limite di velocità accertato con impianto Autovelox modello 105SE in postazione fissa sul viale (...)

– dichiara integralmente compensate le spese di lite.

Sentenza resa ex articolo 281 sexies c.p.c., pubblicata mediante lettura alle parti presenti ed allegazione al verbale.

Così deciso in Firenze il 20 gennaio 2016.
Depositata in Cancelleria il 20 gennaio 2016.

[Link all'articolo](#)