

Civile Sent. Sez. 2 Num. 8934 Anno 2019

Presidente: MANNA FELICE

Relatore: OLIVA STEFANO

Data pubblicazione: 29/03/2019

SENTENZA

sul ricorso 867-2014 proposto da:

SORTINO ROSARIO, elettivamente domiciliato in ROMA, VIA DEL POGGIO LAURENTINO n.118, presso lo studio dell'avvocato PAOLA TRENTADUE, rappresentato e difeso dagli avvocati ANDREA VASCELLARI e MARCO BARBARO

- ricorrente -

contro

COMUNE di FIRENZE, in persona del Sindaco pro tempore, elettivamente domiciliato in ROMA, VIA POLIBIO n.15, presso lo studio dell'avvocato GIUSEPPE LEPORE, rappresentato e difeso dall'avvocato ANDREA SANSONI

MIP

h

- **controricorrente** -

avverso la sentenza n.1530/2013 del TRIBUNALE di FIRENZE,
depositata il 08/05/2013;

udita la relazione della causa svolta nella pubblica udienza del
08/01/2019 dal Consigliere Dott. STEFANO OLIVA;

udito il P.M. in persona del Sostituto Procuratore Generale
Dott. ALESSANDRO PEPE, che ha concluso per l'accoglimento
del ricorso;

udito l'Avvocato Andrea Sansoni per il Comune di Firenze, che
ha concluso per il rigetto

FATTI DI CAUSA

Sortino Rosario proponeva opposizione al verbale di
accertamento di infrazione al Codice della strada elevato nei
suoi confronti per superamento del limite di velocità, rilevato
da impianto autovelox in postazione fissa situato lungo il viale
Gramsci in Firenze.

Con sentenza n.2739/2011 il Giudice di Pace di Firenze
accoglieva l'opposizione ritenendo non sufficientemente
indicato il luogo della violazione.

Interponeva appello il Comune di Firenze e il Tribunale di
Firenze, con la sentenza oggi impugnata n.1530/2013, riteneva
che l'indicazione di via e numero civico fossero sufficienti sia ad
individuare il punto della violazione, sia la direzione di marcia
del veicolo (con riferimento in particolare ai numeri civici pari e
dispari); che non fosse necessaria la taratura dello strumento
ai sensi della Legge n.273/91; che l'autovelox fosse segnalato
da apposito segnale di avviso.

Il Tribunale osservava inoltre che la classificazione della strada
come "*strada urbana di scorrimento*" costituisce espressione di
discrezionalità tecnica della P.A. e non è sindacabile dal
giudice, che può al massimo disapplicare il provvedimento in

presenza di un vizio di legittimità, ma non sostituirsi alla valutazione discrezionale della P.A. Il giudice di appello riteneva ancora che il viale Gramsci poteva essere inserito nell'elenco prefettizio delle strade urbane di scorrimento perché a due corsie per ogni senso di marcia, separate da spartitraffico, con banchina e marciapiedi ed intersezioni a raso regolate da semafori. In particolare, secondo il Tribunale si devono considerare "*intersezioni*" solo gli incroci che permettono di immettersi da una via laterale in ambedue i sensi di marcia della via principale, e non le semplici immissioni nello stesso senso di marcia. Il viale Gramsci è poi dotato di aree per il parcheggio esterne alla carreggiata accessibili dal controviale e di una banchina, ancorché in alcuni tratti interrotta, e quindi presenta tutte le caratteristiche previste per poter essere considerato "*strada urbana di scorrimento*".

Propone ricorso per la cassazione di detta decisione Sortino Rosario, affidandosi ad un unico articolato motivo. Resiste con controricorso il Comune di Firenze.

Con ordinanza interlocutoria del 25.9.2018 il ricorso, inizialmente chiamato in camera di consiglio, è stato avviato alla pubblica udienza.

Il Comune di Firenze ha depositato memoria già prima dell'adunanza camerale del 25.9.2018.

RAGIONI DELLA DECISIONE

Con l'unico motivo di ricorso, articolato in diversi profili, il ricorrente lamenta la violazione e falsa applicazione di norme di diritto in relazione all'art.360 n.3 c.p.c. perché il Tribunale avrebbe erroneamente affermato che la Pubblica amministrazione avrebbe piena e incondizionata discrezionalità di estendere, attraverso lo strumento del decreto prefettizio, la



normativa prevista per le "strade urbane di scorrimento" ad altre strade, in realtà non previste delle caratteristiche specifiche previste dal Codice della strada. Nello specifico, il Tribunale non avrebbe ravvisato che il viale Gramsci non era dotato delle caratteristiche richieste dall'art.2 comma 3 del Codice della strada per poter essere considerato "strada urbana di scorrimento". Di conseguenza, lungo detto viale non avrebbe potuto essere installata la postazione fissa autovelox con la quale era stata rilevata l'infrazione oggetto di contestazione.

In particolare, ad avviso del ricorrente il viale Gramsci non sarebbe dotato di banchine laterali pavimentate, tale non potendosi definire il ridotto spazio in concreto esistente oltre la linea di delimitazione destra della carreggiata, anche per effetto della presenza di ostacoli quali aiuole, alberi, segnaletica di vario genere.

Inoltre, il ricorrente deduce che il viale Gramsci sarebbe contraddistinto da una serie di intersezioni a raso non regolate da semafori. Sul punto, Sortino contesta l'interpretazione riduttiva resa dal Tribunale di Firenze, secondo la quale per "intersezione" dovrebbe intendersi soltanto la situazione in cui una laterale, attraversando quella principale, obbliga il veicolo transitante su quest'ultima ad arrestarsi, e non anche la semplice confluenza tra due vie, ancorché con flussi di traffico tra loro non necessariamente configgenti.

Infine, il ricorrente eccepisce che il tratto del viale Gramsci nel quale in concreto è situato l'autovelox di cui è causa non sarebbe stato adeguatamente indicato nel decreto prefettizio contenente l'autorizzazione all'installazione delle postazioni fisse di rilevamento della velocità dei veicoli.



La censura, nelle due diverse articolazioni, è in parte inammissibile e in parte infondata.

Occorre premettere che l'art.4 del D.L. n.121 del 20.6.2002 prevede che sulle autostrade, sulle strade extraurbane principali e sulle altre strade, o tratti di esse, di cui all'art.2 comma 2 lettere C e D del Codice della strada, da individuare con apposito decreto dal prefetto, possano essere impiegati ed installati dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme del Codice della strada. L'art.2 comma 2 lettera D si riferisce alle *"strade urbane di scorrimento"*, ovvero sia -secondo la definizione contenuta nel comma 3 della medesima disposizione- alle *"strade 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"*.

Ciò posto, la prima censura mossa dal ricorrente è inammissibile, posto che la sentenza impugnata non afferma affatto l'esistenza di una discrezionalità piena della Pubblica amministrazione nell'individuazione delle strade, o tratti di esse, interessate dall'installazione di apparati autovelox, ma si limita a richiamare, peraltro correttamente, la giurisprudenza di questa Corte (Cass. Sez.2, Sentenza n.7872 del 06/04/2011 Rv.617361; conforme, Cass. Sez.2, Ordinanza n.5532 del 06/03/2017, Rv.643170) secondo cui il decreto prefettizio si compone di due parti, la prima delle quali a contenuto vincolato, consistente nella verifica della sussistenza, in concreto, dei requisiti minimi previsti per la qualificazione di

una strada come "*strada urbana di scorrimento*", e la seconda invece a carattere discrezionale, rappresentata dalla individuazione delle specifiche strade, o tratti di esse, lungo i quali –tenendo conto del tasso di incidentalità, delle condizioni strutturali, piano-altimetriche e di traffico per le quali non è 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– sia opportuno autorizzare l'installazione di postazioni fisse di rilevamento della velocità.

La seconda censura, relativa all'inesistenza della banchina laterale –o meglio, più in generale, all'inidoneità dello spazio esistente a destra della linea di delimitazione della carreggiata ad essere considerato come banchina– non è fondata per due distinti, ma convergenti, profili.

Innanzitutto il Codice della strada non prevede una misura minima della banchina, che viene definita soltanto come 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*".

In secondo luogo, la banchina non ha affatto la "*funzione di limitare gli effetti negativi sullo svolgimento del traffico*" ipotizzata dal ricorrente (cfr. pag.6 del ricorso), posto che essa "*rientra nella struttura fisica della strada ed è destinata normalmente alla circolazione dei pedoni; essa, in via eccezionale e qualora le esigenze del traffico lo impongano, può essere utilizzata dai conducenti dei veicoli. Di conseguenza, ove per l'angustia della carreggiata l'incrocio tra veicoli sia inattuabile normalmente, i conducenti, per evitare la collisione, ben possono spostare il mezzo condotto sulle*

banchine esistenti al lato della strada" (Cass. Sez.4 penale, Sentenza n.809 del 10/05/1967 Ud., dep. 29/11/1967, Rv. 106156; conforme, Cass. Sez. 4 penale, Sentenza n.4139 del 18/03/1988 Ud., dep. 01/04/1988, Rv. 178046).

Ne consegue che la banchina non è destinata al transito dei veicoli, bensì dei pedoni; ed in effetti l'art.190 del Codice della strada, nel disciplinare il comportamento dei pedoni, prevede espressamente, al primo comma, che *"I pedoni devono circolare sui marciapiedi, sulle banchine, sui viali e sugli altri spazi per essi predisposti; qualora questi manchino, siano ingombri, interrotti o insufficienti, devono circolare sul margine della carreggiata opposto al senso di marcia dei veicoli in modo da causare il minimo intralcio possibile alla circolazione"*.

Ne discende che la banchina è normalmente esclusa dall'area della strada destinata a ricevere il traffico veicolare. Del resto, essa da una parte si trova oltre la linea continua destra che ha proprio la funzione di delimitare la carreggiata; e, dall'altra parte, serve proprio come zona di sicurezza per il transito pedonale e per impedire che il traffico pesante, impegnando il margine della massicciata stradale, ne rovini il ciglio.

La circostanza che sia ammesso, occasionalmente, l'utilizzo della banchina per eventuali soste di emergenza dei veicoli non ne muta la destinazione, posto che ciò è consentito al solo scopo di non recare intralcio al traffico veicolare.

La terza censura, concernente la natura della *"intersezione"*, è infondata nei limiti di seguito descritti.

In linea di principio, va affermata l'erroneità della tesi propugnata dal Tribunale, secondo cui si ha intersezione soltanto quando vi sia un incrocio *"in cui i veicoli attraversano la strada che incrociano in parte o per intero. In parte quando possono prendere la corsia sul lato opposto a quello da cui si*



inseriranno, per intero quando la strada di provenienza prosegue dopo l'incrocio" (cfr. pag.9 della sentenza impugnata). In effetti il Codice della strada definisce l'intersezione a raso, o a livello, come "l'area comune a più strade, organizzata in modo da consentire lo smistamento delle correnti di traffico dall'una all'altra di esse"; ne deriva l'assoluta irrilevanza del fatto che i veicoli provenienti dalla strada laterale possano attraversare la strada principale in tutto o in parte, essendo -viceversa- sufficiente che le due direttrici di traffico, ossia quella presente lungo la strada principale e quella proveniente dalla via secondaria intersecante, impegnino un'area comune. Ne consegue che non soltanto l'attraversamento, ma anche l'intersezione a "T" o ad "Y" e la semplice confluenza costituiscono "intersezioni" secondo la definizione del Codice della strada.

Tuttavia nel caso specifico l'errore in cui è incorso il Tribunale non ha effetto sulla decisione finale, posto che il ricorrente non contesta la circostanza che il viale Gramsci sia dotato di controviali, ovverosia di corsie laterali, delimitate da aiuole o spartitraffico rispetto al viale centrale, destinati a ricevere e regolare i flussi di traffico locale salvaguardando la direttrice principale di scorrimento. Di conseguenza qualsiasi intersezione non può che interessare il controviale, e non il viale centrale, proprio per effetto della separazione tra dette porzioni della sede stradale. Di conseguenza, la presenza di intersezioni non semaforizzate tra strade laterali e controviale del viale Gramsci non spiega alcuna rilevanza sulla legittimità dell'installazione dell'apparato autovelox, posto che esso interessa il solo viale centrale, e non i controviali, del viale Gramsci.



Da quanto precede può farsi discendere l'affermazione del seguente principio di diritto: *"Per intersezione si intende qualsiasi incrocio, confluenza o attraversamento tra due o più strade contraddistinto dall'esistenza di un'area comune alle medesime, indipendentemente dalla provenienza e dalla direzione delle varie direttrici di traffico insistenti sulle predette strade. Ai fini della legittimità dell'installazione di apparati di rilevamento automatico delle infrazioni al Codice della strada sulle strade urbane di scorrimento, o tratti di esse, individuati da apposito provvedimento prefettizio, non rilevano eventuali intersezioni non semaforizzate interessanti il solo controviale, a condizione che l'apparato automatico interessi soltanto la sede centrale del viale di scorrimento".*

La quarta censura, concernente l'insufficiente e generica indicazione, nell'ambito del decreto prefettizio, del tratto del viale Gramsci nel quale in concreto è situato l'autovelox, non è fondata. La sentenza impugnata individua infatti con precisione il tratto interessato dall'autovelox, dando atto che esso è compreso tra viale Mazzini e piazzale Donatello, in direzione verso quest'ultimo (cfr. pag.9). Nessuna incertezza, pertanto, sussiste circa l'individuazione della porzione interessata al controllo automatico delle infrazioni al Codice della strada.

In definitiva, il ricorso va rigettato.

Le spese, liquidate come da dispositivo, seguono la soccombenza.

Poiché il ricorso per cassazione è stato proposto successivamente al 30 gennaio 2013 ed è rigettato, sussistono le condizioni per dare atto, ai sensi dell'art.1 comma 17 della Legge n.228 del 2012, che ha aggiunto il comma 1-*quater* all'art.13 del Testo Unico di cui al D.P.R. n.115 del 2002, dell'obbligo di versamento, da parte del ricorrente,

dell'ulteriore importo a titolo di contributo unificato pari a quello dovuto per la stessa impugnazione.

PQM

la Corte rigetta il ricorso e condanna il ricorrente al pagamento delle spese del grado, che liquida in € 1.100 di cui € 200 per esborsi, oltre rimborso spese generali nella misura del 15%, iva e cassa avvocati come per legge.

Ai sensi dell'art.13 comma 1-*quater* del D.P.R. n.115/2002, inserito dall'art.1 comma 17 della Legge n.228/12, dichiara la sussistenza dei presupposti per il versamento da parte del ricorrente dell'ulteriore importo a titolo di contributo unificato pari a quello dovuto per il ricorso, a norma dell'art.1-*bis* dello stesso art.13.

Così deciso in Roma, nella camera di consiglio della Seconda Sezione Civile, in data 8 gennaio 2019.

Il Presidente
(F. Manna)

Il consigliere estensore
(S. Oliva)

Il Funzionario Giudiziario
Valeria NERI

DEPOSITATO IN CANCELLERIA
Roma, 29 MAR. 2019