

Sent. 1989/011
RG 17964/010

**REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

Il Giudice di Pace di Firenze Dr. Simone Bozzi ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa iscritta al R.G. 17964/10 e promossa da

, in proprio, elettivamente domiciliato presso il proprio studio in Firenze,

RICORRENTE

contro

COMUNE DI FIRENZE, in persona del Sindaco pro-tempore, rappresentato e difeso dal Funzionario di Polizia Municipale Dr. Giovanni Spallino, delegato con atto sindacale prot. n. 2010/1698 del 22.3.2010

RESISTENTE

avente ad oggetto opposizione a sanzione amministrativa e discussa all'udienza del 7.3.2011 sulle seguenti

CONCLUSIONI

Parte opponente: in tesi, annullare il verbale impugnato ed ogni altro atto presupposto, connesso e/o consequenziale, con vittoria di spese, funzioni ed onorari; in denegata ipotesi di mancato accoglimento del ricorso, mantenere al minimo edittale l'irrogata sanzione, con compensazione delle spese di lite.

Parte opposta: rigetto dell'opposizione, con vittoria di spese.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Con ricorso depositato il 19.11.2010 in proprio, proponeva opposizione ex art. 204-bis cod. str. avverso il verbale di accertamento e contestazione n° 680805/T/2010, emesso dalla Polizia Municipale del Comune di Firenze in data 8.8.2010 e consegnato all'ufficio postale il 20.9.2010, con il quale gli veniva irrogata la sanzione amministrativa pecuniaria di euro 155,00, oltre euro 16,85 per spese di procedimento e notifica, per violazione dell'art. 142, VIII co., cod. str., accertata tramite apparecchio autovelox 105SE, identificativo prot. 931216, omologato con decreto del Ministero dei Trasporti n. 1122 del 16.5.2005, commesso alle ore 19,06 del 9.7.2010 nel Viale G. Matteotti, altezza civico 3, ove vige il limite di velocità di 50 km/h, dal conducente del motoveicolo Honda tg. , intestato al ricorrente, (velocità effettiva rilevata 67 km/h, velocità in eccesso 12 km/h detratta la tolleranza strumentale prevista dall'art. 345 reg. es. cod. str.). A sostegno dell'opposizione il ricorrente deduceva: a) l'illegittimità dell'utilizzo, nel Viale G. Matteotti, di postazioni fisse automatiche di controllo elettronico della velocità, nonché del decreto prefettizio prot. n. 2471/15 del 1.6.2010 che ivi lo autorizza, per violazione dell'art. 4 del D.L. 121/02 convertito nella L. 168/02, non essendo il Viale G. Matteotti classificato né come autostrada, né come strada extraurbana principale, né come strada extraurbana secondaria, né come strada urbana di scorrimento, bensì come strada urbana interquartiere (come da PGTU del Comune di Firenze), non assimilabile in quanto tale alla strada urbana di scorrimento; b) che, nel tratto interessato

del Viale G. Matteotti, l'unico cartello di preavviso della suddetta postazione di controllo elettronico della velocità, posizionato dopo il semaforo che regola l'intersezione con Piazza Isidoro Del Lungo, è scarsamente visibile, in quanto di piccole dimensioni e neppure a ridosso della carreggiata ma esterno ad essa, nascosto da un grande albero e da due cartelli che lo precedono impositivi di divieto di sosta.

Ai sensi del comma 3-*bis* dell'art. 204-*bis* cod. str., introdotto dall'art. 39 L. 120/2010, in vigore dal 13.8.2010, con decreto del 25.11.2010, regolarmente e tempestivamente comunicato alle parti, veniva fissata l'udienza di comparizione del 7.3.2011 per la discussione e decisione sull'istanza di sospensione dell'esecutività del verbale impugnato, nonché per l'eventuale contestuale ed assorbente discussione e definizione della causa nel merito, e l'udienza di comparizione del 4.5.2011 per l'eventuale successiva discussione e definizione della causa nel merito.

Il Comune di Firenze si costituiva ritualmente in giudizio depositando in cancelleria il fascicolo di parte e la memoria di costituzione, nella quale controdeduceva: *a)* che il decreto prefettizio autorizzatorio della postazione fissa *de qua* è intervenuto successivamente alla nuova realizzazione e sistemazione della strada in oggetto con caratteristiche compatibili con quelle indicate dall'art. 2 cod. str. per le strade urbane di scorrimento; *b)* che la segnaletica di preavviso della postazione *de qua* è stata installata nel pieno rispetto delle prescrizioni dettate dal D.M. 15.8.2007 emesso dal Ministero dei Trasporti in attuazione dell'art. 142, comma 6-*bis*, cod. str., introdotto dal D.L. 117/07, convertito nella L. 160/07.

All'udienza di comparizione era presente il solo ricorrente personalmente, il quale si riportava alle già formulate deduzioni e conclusioni. Il giudice, ritenuta la causa matura per la decisione anche nel merito, dava lettura del dispositivo della sentenza.

MOTIVI DELLA DECISIONE

Premesso che va dato per scontato che un viale di circonvallazione, come il Viale G. Matteotti a Firenze, non può essere né un'autostrada né una strada extraurbana (principale o secondaria), e che l'art. 4 del D.L. 121/02, convertito nella L. 168/02, è chiaro nel consentire l'installazione di dispositivi automatici di controllo del traffico per il rilevamento a distanza delle violazioni degli artt. 142, 148 e 176 cod. str. limitatamente alle autostrade, alle strade extraurbane principali o secondarie ed alle strade urbane di scorrimento, previa emanazione di un decreto prefettizio di autorizzazione per l'installazione su queste ultime, occorre verificare se il suddetto viale possa avere le caratteristiche di una strada urbana di scorrimento piuttosto che di strada urbana di quartiere.

Ai sensi dell'art. 2, III co., lett. D, cod. str. (il cui testo non è stato modificato da nessuno dei più recenti interventi di parziale riforma del codice), la strada urbana di scorrimento deve avere necessariamente (la corsia riservata ai mezzi pubblici e le intersezioni a raso semaforizzate sono "eventuali") le seguenti caratteristiche: *a)* carreggiate indipendenti "o" separate da spartitraffico (dunque, lo stesso spartitraffico è una caratteristica meramente eventuale); *b)* almeno due corsie di marcia per ciascuna delle suddette carreggiate; *c)* banchina pavimentata a destra e marciapiedi; *d)* apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata per la sosta dei veicoli, con immissioni ed uscite concentrate.

Nel Viale G. Matteotti a Firenze, sembra sussistere la caratteristica di cui al punto *a* (se per carreggiate "indipendenti" si intendono due carreggiate, ciascuna con senso di marcia opposto all'altra, destinate ai flussi veicolari in marcia nei due sensi opposti, comunque invalicabili reciprocamente, se non materialmente per la presenza di spartitraffico, comunque giuridicamente per la presenza di una doppia striscia longitudinale continua che le separa); sussiste certamente la caratteristica di cui al punto *b*; non sussiste la caratteristica di cui al punto *c* (la banchina, alla luce della definizione di cui all'art. 3, I co., n.

4, cod. str., non può coincidere né con l'area di parcheggio, né con l'area destinata alle immissioni ed uscite dagli stalli di sosta); sussiste soltanto parzialmente la caratteristica di cui al punto d (non essendovi spazi di dimensioni apprezzabili specificamente destinati all'immissione ed all'uscita dagli stalli di sosta).

La stessa norma in esame definisce "minime" tali caratteristiche, per cui sembra che la mancanza anche di una sola di esse non consenta la corrispondente classificazione della strada in questione; in altri termini, pare proprio che l'elenco delle caratteristiche contenuto in ciascuna delle definizioni di cui alla norma in esame sia tassativo, e non meramente esemplificativo.

Di ciò il Comune di Firenze sembra aver tenuto conto in occasione dell'adozione del PGTU, di cui è copia in atti (originariamente adottato nel 1997 e rimasto invariato nelle successive delibere di approvazione del 2002 e del 2006), nel quale si legge testualmente: "Sono strade di scorrimento, in generale, le arterie che assicurano movimenti di attraversamento di lunga distanza nell'ambito del centro abitato e di scambio tra il territorio extraurbano e quello urbano. All'interno del centro abitato di Firenze non vi sono strade che possano essere assimilate a tale categoria viaria, ad eccezione di alcune tratte di attraversamento di strade extraurbane, e precisamente: due segmenti, in corrispondenza dei raccordi con la viabilità urbana, della nuova tangenziale dell'Indiano; il tratto terminale del Viale IX Agosto, in corrispondenza del raccordo con la Via Sestese; il tratto nel centro abitato della Via Marco Polo"; conseguentemente, i viali di circonvallazione, unitamente ad altre strade urbane "che assicurano i collegamenti tra i diversi quartieri del Comune di Firenze e tra questi ed i Comuni limitrofi e che, allo stesso tempo, svolgono un ruolo di distribuzione dei principali flussi di traffico in ingresso ed uscita per il tramite delle altre componenti della rete urbana di Firenze", sono state diversamente classificate come "strade interquartiere e di distribuzione primaria".

Senonché, in data 25.3.2010, la Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità del Comune di Firenze, questa volta non tenendo conto della locuzione "minime" contenuta nell'art. 2, III co., cod. str., ha decretato la riclassificazione come strade urbane di scorrimento di cinque viali (Lavagnini, Matteotti, Gramsci, Etruria e XI Agosto), ritenendo che essi abbiano ormai acquisito "caratteristiche congruenti con quelle previste dall'art. 2 del Codice della Strada D.Lgs. 285/92 per le strade di tipo D" in quanto "negli anni 2007-2009 sono state compiute ulteriori opere strutturali...con installazione di barriera di ritenuta spartitraffico per la suddivisione delle stesse in due carreggiate" e "rilevato che i flussi veicolari giornalieri sulle summenzionate arterie stradali sono di entità molto rilevante e che funzionalmente, dal punto di vista della circolazione veicolare e delle componenti di traffico annesse, svolgono ormai da tempo un ruolo assimilabile a quello previsto per le strade di scorrimento, ossia di garantire un elevato livello di servizio per gli spostamenti a più lunga distanza propri dell'ambito urbano".

Sulla scorta di tale provvedimento, è intervenuto il decreto prefettizio prot. n. 2471/15 del 1.6.2010, richiamato dal ricorrente, che ha autorizzato l'installazione di postazioni fisse automatiche di controllo elettronico della velocità ai sensi dell'art. 4, II co., del D.L. 121/02 convertito nella L. 168/02.

Come si vede, il Comune di Firenze, all'inizio del 2010, mutando il proprio precedente orientamento, non ha più ritenuto tassativo l'elenco delle caratteristiche di cui all'art. 2, III co., cod. str., ovvero ha comunque ritenuto che, al di là di ogni dato normativo, la classificazione di una strada nell'una o nell'altra categoria di cui all'art. 2 cod. str. dipenda essenzialmente dalla funzione concreta che essa assolve in relazione alle zone urbane e/o extraurbane che essa collega ed all'uso che abitualmente ne fanno gli automobilisti in relazione alle loro destinazioni.

Il ragionamento ultimamente seguito dal Comune di Firenze potrebbe avere, in effetti, una sua plausibile logica: se, in relazione allo svolgimento concreto quotidiano del flusso veicolare su una determinata strada, sussistono, di fatto, i presupposti previsti dall'art. 4, II co., D.L. 121/02 convertito nella L. 168/02 per autorizzare l'installazione di postazioni fisse automatiche di controllo elettronico della velocità dei veicoli (tasso elevato di incidentalità, condizioni strutturali e/o plano- altimetriche e/o di traffico per le quali non è possibile il fermo di un veicolo senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione e/o alla fluidità del traffico e/o all'incolumità degli agenti operanti e dei soggetti controllati), perché mai sacrificare l'interesse tutelato da tale norma soltanto perché manca una banchina od un'area di entrata ed uscita dai parcheggi laterali?

Ma, se questo ragionamento cozza contro un dato normativo testuale ben preciso e che non sembra ammettere interpretazioni di sorta (le caratteristiche elencate nell'art. 2, III co., cod. str. sono "minime" e l'installazione delle postazioni fisse automatiche di controllo elettronico della velocità dei veicoli può essere autorizzata con apposito decreto prefettizio, per le strade che possiedono le caratteristiche "minime" di cui all'art. 2, III co., lett. C e D, cod. str.), non resta che concludere per l'illegittimità del provvedimento della Direzione Nuove Infrastrutture ev Mobilità del Comune di Firenze del 25.3.2010 e del decreto prefettizio prot. n. 2471/15 del 1.6.2010, almeno per quanto concerne i viali Lavagnini, Matteotti e Gramsci (ai quali sicuramente mancano alcune delle caratteristiche elencate nella lettera D del III comma dell'art. 2 cod. str.) con riserva di riaffrontare la questione per i viali Etruria e XI Agosto (che hanno caratteristiche, almeno in parte, diverse dai viali di circonvallazione).

Da un lato, opportunamente sviluppando le ragioni che hanno condotto il Comune di Firenze all'adozione del provvedimento del 25.3.2010, potrebbe esserci materia, allo stato, per dare luogo ad un giudizio di costituzionalità dell'art. 2, III co., cod. str. (nella parte in cui qualifica come "minime" le caratteristiche elencate per ciascuna categoria di strade) e/o dell'art. 4 del D.L. 121/02 convertito nella L. 168/02 (nella parte in cui esclude la possibilità di autorizzare l'installazione di postazione fisse automatiche di controllo elettronico del traffico sulle strade non aventi tutte le caratteristiche di cui all'art. 2, III co., lettere C e D, cod. str. ma aventi una funzione concreta similare e per le quali sussistano i presupposti di cui al II comma dello stesso art. 4).

Dall'altro, tuttavia, occorre tener conto che esiste pur sempre un principio generale secondo cui ogni infrazione al codice della strada, quando è possibile, deve essere contestata immediatamente al trasgressore (art. 200, I co., cod. str.) e gli organi di polizia stradale (dei quali fanno parte a pieno titolo le polizie municipali) hanno il compito della prevenzione, al pari dell'accertamento, delle violazioni in materia di circolazione stradale (art. 11, I co., lett. a, cod. str.), per cui le summenzionate limitazioni (apparentemente irrazionali per città come Firenze) all'utilizzo di postazioni fisse automatiche di controllo del traffico ben possono essere spiegate con l'esigenza di non determinare un aggiramento sistematico dei suddetti principi generali, magari nascosto dietro l'egida della non sindacabilità (secondo un principio enunciato da una consolidata giurisprudenza) delle scelte dell'Amministrazione in ordine alle modalità di impiego delle proprie forze di polizia sul territorio di competenza.

Sarebbe utile, al riguardo, sapere, innanzitutto, se e quanti altri comuni italiani abbiano strade con funzione di scorrimento "di fatto" ma privi di alcune delle caratteristiche di cui all'art. 2, III co., lett. D, cod. str., e poi come i loro organi di governo e le loro forze di polizia vi gestiscano i servizi di cui all'art. 11 cod. str.

Comunque sia, riguardo al secondo motivo del presente ricorso, va osservato quanto segue.

Il ricorrente ha prodotto n. 4 fotografie del luogo dell'infrazione *de qua*, di cui n. 2 relative all'epoca della commessa infrazione e n. 2 relative all'epoca attuale: nelle prime, il cartello di preavviso della postazione di controllo risulta posizionato dietro un cartello prescrittivo del divieto di sosta, esattamente alla stessa altezza ed in alto rispetto al piano della carreggiata, mentre, nelle seconde, esso risulta spostato più in basso rispetto al piano della carreggiata, il che costituisce elemento sintomatico del fatto che la stessa Amministrazione comunale ha riconosciuto la non perfetta visibilità del segnale nella posizione in cui si trovava installato in precedenza; ed in effetti il cartello in parola, come installato in precedenza, era coperto, almeno in parte, dal cartello di divieto di sosta che lo precedeva, almeno per tutti i conducenti di autoveicoli di modesta altezza, potendo, tutt'al più, essere distinto tempestivamente dal cartello di divieto di sosta soltanto dai conducenti di veicoli più alti rispetto al piano della carreggiata.

Se è vero che l'art. 142, comma 6-bis, cod. str., nella sua formulazione letterale ("le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili..."), sembra prescrivere il requisito della visibilità ottimale più per le postazioni di controllo (ovverosia per gli apparecchi) che per i cartelli di preavviso, è pur vero che il cartello in parola, così come installato in precedenza, non appariva pienamente rispettoso dell'art. 79, I e VIII co., reg. es. cod. str., ai sensi del quale, per ciascun segnale, deve essere garantito uno spazio di avvistamento tra il conducente ed il segnale stesso libero da ostacoli, e tale avvistamento deve essere consentito su ogni tipo di viabilità ed in qualsiasi condizione di esposizione e di illuminazione ambientale.

La presente opposizione merita dunque di essere accolta sicuramente in base al secondo motivo dedotto, se non anche in base al primo.

Sussistono giusti motivi per la compensazione delle spese di lite, sia per la problematicità, in particolare, della questione oggetto del primo motivo di opposizione, sia in quanto il ricorrente, anche perché avvantaggiato dalla sua stessa qualità professionale, non ha avuto necessità di avvalersi dell'ausilio di un legale.

P.Q.M.

Il Giudice di Pace di Firenze, definitivamente pronunciando sulla domanda introdotta da [redacted] nei confronti del Comune di Firenze con ricorso depositato il 19.11.2010, visto l'art. 23 L. 689/81, accoglie l'opposizione, e per l'effetto annulla il verbale di accertamento e contestazione n° 680805/T/2010 emessi dalla Polizia Municipale del Comune di Firenze in data 8.8.2010 e consegnato all'ufficio postale il 20.9.2010, compensando le spese tra le parti.

Così deciso in Firenze addì 7.3.2011



IL GIUDICE DI PACE
Dott. Simone Beati
4