



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 la seguente

SENTENZA

nella causa civile di Il Grado iscritta al n. r.g. 5512/2012, promossa da:

COMUNE DI FIRENZE (C.F. 01307110484), con il patrocinio dell'avv. SANSONI ANDREA e  
dell'avv. , elettivamente domiciliato in PIAZZA DELLA SIGNORIA 9 50122 FIRENZEpresso il  
difensore avv. SANSONI ANDREA

ATTORE  
contro

(C.F. ), con il patrocinio dell'avv. GUERCINI STEFANIA, elettivamente  
domiciliato in VIA A. SAFFI 35 50131 FIRENZE presso il difensore avv. GUERCINI STEFANIA

CONVENUTO

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.9544 del 9/12/2011 che, decidendo sul ricorso proposto da  
nei confronti del verbale di accertamento -n. 736741/172010- della violazione del limite di  
velocità ( art. 142 comma 8 del C.d.S. , rilevato da impianto Autovelox modello 1055E in posizione  
fissa sul viale Lavagnini, ha annullato la sanzione benché il Decreto Prefettizio del 1.5.2010 avesse  
individuato in questa via la collocazione dell'autovelox sul presupposto che sussistessero le caratteristi  
di strada urbana di scorrimento.

L'appellante afferma che viale Lavagnini avrebbe le caratteristiche di legge per consentire la

collocazione dell'autovelox.

Il signor contestata l'assunto.

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, individuali 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, sentito gli organi di polizia stradale competenti per territorio e su conforme parere  
degli enti proprietari, individua le strade, diverse dalle autostrade o delle strade extraurbane  
principali, di cui al comma 1, ovvero singoli tratti di esse, tenendo conto del tasso di incidenza,  
delle condizioni strutturali, piano-altimetriche e di traffico per le quali non è 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 coinvolti. 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, consentono 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 ad omologati ai sensi dell'articolo 45, comma 6, del decreto legislativo 30  
aprile 1992, n. 285.

4. Nelle ipotesi in cui vengono utilizzati i mezzi tecnici o i dispositivi di cui al presente articolo, non vi è 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 di 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, e' 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 dalle autostrade o dalle strade extraurbane principali, nelle quali non e' 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 cio' sulla base della valutazione del tasso d'incidentalità nonché delle condizioni strutturali, piano-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 di 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, e' 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, piano-altimetriche e di traffico per le quali non e' 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 chiaro 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 tale che, 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 carreggiata 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 immisioni ed uscite concentrate". Le possibilità da parte del Prefetto di inscrivere nell'apposito elenco una strada urbana e 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'ordine 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 casì 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 presicinate 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 riguardando 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 e 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,

pagina 5 di 8



Firmato Da: EUSEPI LORETTA Emesso Da: POSTECOM CA2 SerIst#: 24283 - Firmato Da: MINNITI LUCA Emesso Da: POSTECOM CA2 SerIst#: 95574

esclusivamente alle "strade di cui all'articolo 2, comma 2, lettera 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 necessari 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 sì discrezionale per quanto su indicato. Il provvedimento adottato dal prefetto risultava quindi illegittimo e dovuto 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 Luavignini 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 "divergenti 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 ".

Il Comune di Firenze con nota del Direttore Ing. Taraglia del 25.3.2010, evidenzia le opere strutturali effettuate ( piste ciclabili e barriera di ritenuta spartitraffico per la separazione delle carreggiate ) ha " dato atto " che le infrastrutture stradali di viale Luavignini, viale Gramsci, viale Etruria e viale XII Agosto "presentano caratteristiche sia funzionali che strutturali congruenti e del tutto assimilabili con quelle dello strada di scorrimento come individuato dall'art. 2 comma 3, D del Dige 285/92 ".

Ad avviso del giudicante la controversia dipende dalla valutazione della legittimità della collocazione di viale Luavignini 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

pagina 6 di 8



Firmato Da: EUSEPI LORETTA Emesso Da: POSTECOM CA2 SerIst#: 24283 - Firmato Da: MINNITI LUCA Emesso Da: POSTECOM CA2 SerIst#: 95574

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 Lavagnini direzione Fortezza.

Dunque spetta al giudice verificare se viale Lavagnini nel tratto interessato dall'autovelox che ha rilevato la violazione possa essere collocata tra le strade urbane di scorrimento perché " strada a carreggiate indipendenti o separate da sportellificio, 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 sennoforzate, 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 Lavagnini sia una strada a carreggiata separata da sportellificio, ciascuna con almeno due corsie di marcia, senza corsie 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 snellimento 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 possono prendere la corsia sul lato opposto a quello da cui si inseriscono, per intero invece quando la strada di provenienza prosegue dopo l'incrocio.

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

In viale Lavagnini, nel tratto interessato dall'autovelox ( tra piazza della Libertà e la Fortezza direzione Fortezza ), sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate perché viale Lavagnini 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.

Viale Lavagnini, nel tratto in esame, inoltre è dotata di "banchine 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, sportellificio, argine, 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 di accertare la sussistenza nel tratto di strada di viale Lavagnini tra piazza della Libertà e la Fortezza direzione Fortezza, quello interessato dall'autovelox , della banchina pavimentata richiesta per le strade urbane di scorrimento.

La banchina pavimentata a destra e marciapiedi è visibile nelle fotografie in atti anche se interrotta, limitata, in qualche punto dagli alberi o dalla segnaletica verticale.

Per tali motivi la sanzione è stata irrogata correttamente e l'appello deve essere accolta 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.

P.Q.M.

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

- accoglie l'atto di appello proposto dal Comune di Firenze nei confronti della sentenza del Giudice di Pace n. 9544 del 9/12/2011 sul ricorso proposto da nei confronti del verbale di accertamento n. 736741/TT/2010 per la violazione del limite di velocità accertato con impianto Autovelox modello I 03SE in postazione fissa su viale Lavagnini nei confronti di ;
- dichiara integralmente compensate le spese di lite.

Firenze, 8 maggio 2013

Il Giudice

dot. Luca Minniti

T