



N. 2361/16 SENT.
N. 7568/16 R.G.
N. / REP.

UFFICIO DEL GIUDICE DI PACE DI FIRENZE

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

SENTENZA CONTESTUALE

Pronunciata all'udienza di oggi 09 settembre 2016 davanti al Giudice di Pace di Firenze
, nella causa di opposizione ex art. 6 e ss. del D.Lgs. n. 150/2011,
iscritta al **R.G. n. 7568/2016** di questo Ufficio e promossa con ricorso depositato a mani
in data 22/06/2016 da:

con l'Avv. /

del Foro di Firenze **RICORRENTE**

contro

COMUNE DI FIRENZE - Polizia Municipale AMMINISTRAZIONE RESISTENTE

avente ad oggetto: Opposizione a sanzione amministrativa

RAGIONI IN FATTO E IN DIRITTO DELLA DECISIONE

1. - Il ricorrente ha chiesto l'annullamento del verbale impugnato e richiamando la recente sentenza n. 133/2015 della Corte Costituzionale, ha eccepito preliminarmente la mancata dimostrazione della regolarità dell'apparecchiatura utilizzata, in particolare la mancata prova della taratura dell'autovelox da parte dell'amministrazione comunale, non essendo riportato nel verbale la data in cui l'apparecchio era stato controllato e pertanto era probabile che l'apparecchio fosse privo della necessaria attendibilità tecnica. Eccepiva inoltre l'illegittimo utilizzo del dispositivo di rilevamento automatico della velocità utilizzato senza la presenza di un Agente accertatore, imposto per le strade urbane non di scorrimento, quale appunto era stato considerato il V.le Etruria che non poteva essere assimilato alle strade urbane di scorrimento di categoria "D", come del resto indicato categoricamente nel PGTU di Firenze. Evidenziava che in tal senso si era espressa la costante giurisprudenza del Giudice di Pace di Firenze dal 2010 fino ad oggi con numerose sentenze relative all'autovelox posizionate in detto viale. Richiamava inoltre la sentenza n. 3701/2011 della Corte di Cassazione che aveva affermato che esulava dalla discrezionalità della Pubblica Amministrazione includere una strada nell'elenco contenuto nel decreto prefettizio e che il Giudice poteva e doveva valutare che fosse stata rispettata la normativa che ne disciplinava le caratteristiche. In ogni caso rilevava che il V.le Etruria non rientrava nella categoria di strada di tipo "D", non avendo le caratteristiche imposte dall'art. 2 C.d.S. e quindi gli accertamenti effettuati a mezzo di



dispositivi di rilevamento della velocità in automatico senza la contestazione immediata da parte degli agenti operatori erano da considerare illegittimi. In secondo luogo eccepiva l'illegittimità dell'accertamento per l'insufficiente e inefficace segnalazione dell'autovelox in questione in violazione dell'art. 142 comma 6 bis CdS secondo cui la segnaletica sulla rete stradale deve essere preventivamente segnalata e ben visibile; nella fattispecie non solo l'apparecchio era posizionato ad arte dietro un palo della luce e accanto ad un cancello privato, ma anche il segnale di preavviso prima del sottopasso, già poco visibile perché di dimensioni minime, era circondato da segnaletica e striscioni che per dimensioni, posizionamento e colori ne impedivano o quantomeno ne riducevano gravemente l'avvistamento, come da n. 7 foto che produceva. Richiamava altresì sul punto la sentenza n. 24526/2006 della Cassazione.

Si costituiva ritualmente il Comune di Firenze il quale nel merito con la propria comparsa e i documenti allegati, confermava la legittimità del verbale, rilevando che l'apparecchio era stato sottoposto a regolare taratura come da certificato allegato in conformità alla sentenza n. 133/2015 della Corte Costituzionale e che il verbale conteneva tutti gli elementi essenziali richiesti dall'art. 201 CdS. Rilevava che l'accertamento era stato emesso sulla base del decreto prefettizio e sulla classificazione funzionale della strada in questione effettuata tenuto conto delle caratteristiche geometriche esistenti da un lato e dall'altro che le caratteristiche previste dal CdS erano da considerarsi "*obiettivo da raggiungere*" per le strade esistenti laddove erano presenti vincoli fisici non eliminabili, trovando applicazione il D.M. 5/11/2001 solo per le strade di nuova costruzione. Faceva rilevare che recenti sentenze del Tribunale di Firenze (per tutte Giudice Dr.) avevano annullato le sentenze dei giudici di pace di quest'ufficio, confermando la legittimità dei verbali emessi per questa strada e che tali sentenze avevano affrontato il problema dell'inserimento del viale Etruria nel Decreto Prefettizio affermando che il tratto di strada di viale Etruria, direzione uscita città, nel quale era collocato l'apparecchio autovelox, presentava tutte le caratteristiche previste dall'art. 2 c.2 lett. D). Per quanto riguardava il secondo motivo rilevava che la cartellazione e la postazione di controllo erano perfettamente visibili, e che l'opponente non forniva alcuna prova certa in senso contrario. Per tali motivi chiedeva il rigetto del ricorso e la conferma del verbale con vittoria di spese, quantificate come da nota che allegava.



2. - Il ricorso è fondato e per i motivi di seguito indicati, merita accoglimento.

Si deve osservare che il nuovo decreto prefettizio Prot. N. 3274/2012 del 16.01.2012 (vigente all'epoca della commessa violazione de quo) di individuazione del tratto di strada del Viale Etruria e di altri tratti stradali del centro urbano di Firenze, ha confermato il precedente Decreto del Prefetto di Firenze del 04.08.2010 Prot. N. 2009/002741/15, sulla base delle risultanze dei verbali redatti dai componenti del gruppo tecnico presso il Prefettura di Firenze, costituito dal Direttore del D.T.T.S. di Firenze, dal Dirigente della Sezione Polizia Stradale di Firenze, dal Dirigente Nuove Infrastrutture e Mobilità del Prefettura di Firenze e dal Comandante della Polizia Municipale di Firenze), i quali hanno ritenuto che *"... allo stato, nel territorio del Comune di Firenze, permangono per tutte le postazioni autovelox, ad esclusione di quelle poste in Via Senese e in Via Marco Polo, le condizioni di aderenza alla normativa vigente"*, così come espressamente indicato nel medesimo decreto prefettizio.

Deve sottolinearsi che il Prefetto con il citato decreto n. 3274/2012 ha tenuto conto del parere del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti prot. 1380 dell'11/03/2011 secondo il quale *"... le caratteristiche strutturali previste dal Nuovo cds sono da considerarsi **"obiettivo da raggiungere** per le strade esistenti laddove siano presenti vincoli fisici immediatamente non eliminabili"*.

Tale assunto non può essere condiviso per le seguenti motivazioni: Il Ministero nel suddetto parere non ha parlato di *"obiettivi da raggiungere"* in relazione alle caratteristiche strutturali fissate dall'art. 2 C.d.S., ma nella classificazione funzionale delle strade per i piani urbani del traffico. Ed ancora, sempre il Ministero nello stesso parere, ha precisato che *"... è scontato che per poter autorizzare il rilevamento a distanza devono essere presenti le caratteristiche tipiche delle strade di cui all'art. 2 comma 2 lettere C e D del CdS ..."*. Quindi ai fini del posizionamento degli autovelox queste caratteristiche **devono "essere presenti"** e non costituire un **mero obiettivo da raggiungere**, come sostenuto dal Comune.

Orbene, nulla è cambiato rispetto al precedente decreto prefettizio, che era stato emesso a seguito di istanza del Comune di Firenze, corredata dal parere del Comando della Polizia Municipale e del parere di conformità del 25.03.2010, espresso dal Dirigente Nuove Strutture e Mobilità del Comune di Firenze, nel quale si dava atto che, a seguito del compimento di opere strutturali avvenute negli anni 1999-2005 (piste ciclabili) e negli anni 2007-2009 (installazione barriera di ritenuta traffico), *"...le infrastrutture stradali*



v.le Lavagnini, v.le Matteotti, v.le Gramsci, v.le Etruria, v.le XI Agosto presentano caratteristiche funzionali che strutturali **congruenti e del tutto assimilabili con quelle delle strade di scorrimento** come individuate dall'art. 2 comma 3 d) del D.Lgs. 285/92".

In tale parere il Dirigente Nuove Strutture e Mobilità del Comune, non indica affatto quali sono le suddette caratteristiche. Tale indicazione, invece, era necessaria, atteso il termine "congruenti" usato, che di per sé indica un criterio opinabile.

Tale apodittica indicazione non sarebbe stata invece necessaria, se nel parere tecnico fosse stato scritto che la strada in questione "**ha**" le caratteristiche sia funzionali che strutturali di cui all'articolo 2 comma 3 d del d.lgs 285/92". In tale parere si dava altresì atto che l'Amministrazione Comunale aveva provveduto a redigere e ad adottare gli aggiornamenti 2002 e 2006 del PGTU "**senza adottare tuttavia alcuna modifica nella classificazione funzionale delle strade come redatta nell'allegato al PGTU del 1999**", (reperibile anche sul sito internet del Comune di Firenze) dove si legge che all'interno del centro abitato di Firenze sono classificate come strade urbane di scorrimento di tipo "D" solo "*due segmenti in corrispondenza dei raccordi con la viabilità urbana della nuova tangenziale dell'Indiano; il tratto terminale del Viale XI Agosto, in corrispondenza con la Via Sestese; il tratto nel centro abitato della Via Marco Polo*".

All'interno del centro abitato di Firenze, ad eccezione delle suddette strade, non vi sono dunque strade che possano essere assimilate alla tipologia di strade urbane di scorrimento di tipo "D". Il comma 3 lett. D dell'art. 2 C.d.S. detta le caratteristiche "**minime**" che una strada urbana di scorrimento deve avere per essere classificata come tale, ovvero : "Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separata 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 estranee alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate".

Dati tali presupposti, spetta quindi al Giudice accertare se la strada in questione presenti o meno le caratteristiche strutturali previste dalla norma citata.

E' facilmente riscontrabile ictu oculi, senza necessità di ricorrere ad una CTU, che il Viale Etruria, dove si immettono strade non semaforizzate (la corsia di accesso per chi proviene dalla rotonda della via Canova-Foggini, la via Ottone Rosai), dove non sono riscontrabili le suddette caratteristiche minime (ovvero banchine pavimentate sulla destra), dove non sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata

Il Giudice di Pace
Avv. Agostino Virzi



entrambe con immissioni ed uscite concentrate, dove le fermate degli autobus sono ubicate nella sede stradale unitamente a cassonetti per la raccolta dei rifiuti solidi urbani, non può essere assimilato ad una “*strada urbana di scorrimento*” di categoria “D”, poiché di essa non ha le caratteristiche previste dal comma 3 lett. D dell’art. 2 C.d.S..

Nelle sentenze emesse dal Giudice Dott. del Tribunale di Firenze richiamate dall’Amministrazione resistente, si afferma che nel Viale Etruria, nel tratto di strada in cui è installato l’autovelox in questione, “...*la banchina c’è, così come il marciapiedi ...*”, facendo discendere tale assunto dal fatto che la norma non prevede limiti dimensionali e il legislatore non ne ha quantificato la larghezza o la lunghezza.

Il comma 4 dell’art. 13 del C.d.S., così come modificato dal D.L. 151/203 (convertito in Legge 214 del 01.08.2003) prevede infatti che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, entro due anni dalla entrata in vigore del presente codice, emani, con i criteri e le modalità di cui al comma 1, le norme per la classificazione delle strade esistenti in base alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali di cui all’articolo 2, comma 2.

Di fatto però, non è oggi possibile rifarsi al previsto Decreto Ministeriale in quanto, nonostante siano trascorsi diversi anni, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non ha mai ottemperato alla promulgazione di tale norma delegata. Sicché ci si trova, ancora oggi, in una situazione di vuoto normativo in ragione del quale è da ritenere che *l’adeguamento delle strade esistenti non possa essere trattato – nelle varie procedure approvative e nelle verifiche tecnico-normative – in maniera differente dal caso delle nuove costruzioni*, ovvero con soluzioni geometriche difformi da quanto previsto dal D.M. n. 6792 del 5.11.2001 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Ora il D. M. n. 6792 del 5.11.2001 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, avente come argomento le “*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle Strade*”, applicabile nella classificazione delle strade esistenti, in mancanza di emanazione da parte del Ministero il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di una norma delegata per la classificazione delle strade esistenti in base alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali di cui all’articolo 2, comma 2, **prevede che le strade urbane di scorrimento devono avere banchine pavimentate a sinistra ed a destra**. Quella di sinistra avente larghezza non inferiore a m. 0,50; quella di destra, di larghezza non inferiore a m. 1,00.

La nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prot. nr. 1380 del



11.03.2011, precisa che la classificazione di una strada può essere operata anche per tratti, purché l'estensione del singolo tratto abbia una lunghezza congrua e tale da consentire all'utente di riconoscere la natura della strada e tenere una condotta di guida coerente con le sue caratteristiche; infatti si legge testualmente : *I tipi di strada previsti nell'art. 2 c. 3 del Codice della Strada sono individuati in base alle caratteristiche tecniche. Affinché una strada assolva correttamente una funzione all'interno della rete dovrebbe avere caratteristiche tecniche adeguate ed omogenee lungo l'intera tratta funzionale. [...]* La classificazione di una strada può dunque essere operata per tratti, purché le estese siano ragionevoli e non siano una successione di tratti con alternanze tanto frequenti tali da non far riconoscere all'utente il tipo di strada sulla quale sta circolando ...".

La citata Nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Prot. n. 1380 dell'11.03.2011, ha affermato da un lato la libertà per il Comune di classificare le strade secondo la loro funzione strutturale (anche diversamente da quanto previsto dal piano urbano del traffico), mentre dall'altro ha sottolineato che il Prefetto, nell'emanare il decreto di individuazione del tratto di strada, può autorizzare l'installazione degli autovelox in maniera automatica solo su quelle strade che posseggono le caratteristiche previste come "*minime*" dall'art. 2 comma 2 lettera D del C.d.S., per cui anche la mancanza di una sola di dette caratteristiche elencate dal dettato normativo (non interpretabile estensivamente), non consente la corrispondente classificazione della strada. La presenza oggettiva delle caratteristiche funzionali presenti nel Viale Etruria, a parere del decidente, fa senz'altro decadere la classificazione di strada urbana di scorrimento del tratto di strada in questione sostenuta dal Prefetto di Firenze, in quanto non conforme al dettato normativo di cui all'art. 2 comma 3 d) del D.Lgs. 285/92.

Va evidenziato a tal proposito il comportamento contraddittorio del Comune di Firenze, che, in forza del decreto prefettizio, adottato su richiesta e pareri tecnici del Comune di Firenze, continua a ritenere viale Etruria e gli altri viali (Gramsci, Spartaco Lavagnini, Matteotti) come aventi le caratteristiche delle strade urbane di scorrimento (categoria D) al fine di posizionarvi gli autovelox fissi e poi, ai fini della viabilità cittadina, lo stesso Comune li considera invece strade urbane interquartiere (categoria E), proprio perché non hanno le caratteristiche per rientrare nelle strade urbane di scorrimento. Si consideri in particolare il PGTU già citato all'inizio, ma anche il "**Regolamento viario**" del Comune di Firenze. In particolare il suddetto regolamento, in



vigore su tutte le strade urbane di Firenze¹, stabilisce il divieto, nelle “strade di scorrimento”, di porre fermate del trasporto pubblico² e il divieto del posizionamento dei cassonetti³, per evitare le fermate dei camion della nettezza, con l'espresso intento di garantire in tali strade il deflusso del traffico e la sicurezza.

E' notorio che nei viali di Firenze vi sono invece sia le fermate degli autobus che i cassonetti della spazzatura, con la conseguente fermata degli autobus e dei camion per la raccolta dei rifiuti, attività che sono coerentemente escluse dal Regolamento Viario per le strade di scorrimento, ma espressamente ammesse per le altre strade urbane (interquartiere o di distribuzione primaria).

Infatti, nel PGTV i viali in questione (Lavagnini, Gramsci, Etruria, Matteotti) vengono, coerentemente classificati come strade interquartiere o di distribuzione primaria ed in tali strade, sono possibili sia la fermata degli autobus (in quanto non espressamente esclusa come per le strade di scorrimento), sia il posizionamento dei cassonetti per la raccolta dei rifiuti solidi urbani⁴.

Del resto anche la Corte Costituzionale con l'ordinanza n. 60 del 19.03.2011, ha affermato incidentalmente il principio secondo cui i Comuni devono classificare le strade sulla base della normativa di riferimento e non per la funzione svolta, principio che era stato già affermato dalla Consulta con la precedente ordinanza n. 307/2006.

Per quanto sopra, si ritiene che anche il nuovo decreto prefettizio di individuazione, sia illegittimo, avendo ecceduto dai limiti segnati dall'art. 4, comma 2, del D. L. n. 121 del 2002, (Disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale), convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168.

L'art. 4 del D.L. 121/2002 citato, non conferisce infatti al Prefetto il potere di individuazione di una strada e di inserirla nell'apposito elenco delle strade (nelle quali

1 Art. 2 comma “2.1 Con l'approvazione del PGTV il Regolamento viario entra in vigore su tutte le strade urbane del Comune di Firenze, per tutti gli aspetti immediatamente compatibili”.

2 Art. 8 comma 2: “Non sono ammesse fermate del trasporto pubblico se non esterne alla carreggiata stradale e con spazi idonei per le manovre di uscita dalla carreggiata e di re-immissione”.

3 Art. 12: Rimozione R.S.U.: Non è ammessa l'installazione di postazioni R.S.U. né sulla carreggiata né in piazzole adiacenti che obblighino ad impegnare la carreggiata stessa durante la manovra di rimozione...”).

4 Art. 23: Rimozione R.S.U. 23.1 Cassonetti e spazi di manovra devono essere fuori dalla carreggiata, soprattutto se sono cassonetti fissi e l'azione di prelievo e scarico avviene con braccio meccanico. 23.2 Laddove non esiste possibilità di collocare altrove la postazione è consentita l'ubicazione dei cassonetti a margine della carreggiata, fuori degli spazi adibiti alla circolazione veicolare, in piazzole opportunamente profilate, da realizzarsi a spese e cura dell'azienda esercente il servizio o del privato interessato al servizio. 23.3 Durante l'azione di rimozione deve rimanere sempre almeno una corsia libera dall'ingombro del mezzo per consentire il deflusso dei veicoli. Se ciò non è possibile si provvederà alla raccolta notturna



non è possibile il fermo di un veicolo, ai fini della contestazione immediata delle infrazioni senza che venga recato pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico o all'incolumità degli agenti operanti, autorizzando il rilievo della velocità in maniera automatica e senza la presenza degli agenti), applicando criteri diversi da quelli dettati dall'art. 2 comma 3 del C.d.S., ai quali è espressamente vincolato nel proprio potere discrezionale.

Poiché il Prefetto di Firenze nell'emanare il citato Decreto Prot. N. 3274/2012 del 16.01.2012 di individuazione del tratto di strada del Viale Etruria, non ha tenuto conto dei criteri di classificazione previsti dall'art. 2 comma 3 C.d.S., va disposta *incidenter tantum* la sua disapplicazione, ai sensi dell'art. 4 Legge 20-03-1865, n. 2248 (abolitiva del contenzioso amministrativo), così come espressamente previsto dall'Ordinanza della Corte Costituzionale n. 150 del 07-04-2006 (22-03-2006), con la conseguenza che gli accertamenti effettuati dalla P.M. di Firenze, a mezzo dispositivi di rilevamento della velocità in automatico e senza la presenza degli agenti operatori in detti tratti di strade, sono da considerare illegittimi.

A conforto delle suesposte ragioni è intervenuta la sentenza n. 1132/2015, emessa il 2/04/2015 dal Tribunale di Firenze che, rigettando l'appello del Comune di Firenze avverso la sentenza n. 4514/2013 emessa dal GdP di Firenze che aveva accolto il ricorso e annullato un verbale elevato dalla P.M. di Firenze proprio sul Viale Etruria, ha ritenuto che *"...la qualificazione prefettizia di viale Etruria sul tratto in cui è presente l'autovelox n. 105SE non sia conforme alla legge e pertanto debba essere disattesa; ne consegue che la rilevazione elettronica della velocità dell'auto condotta dall'appellata sia stata illegittima"*. Il Tribunale di Firenze giungeva a tale conclusione esaminando proprio i requisiti minimi indispensabili (previsti dall'art. 3 del CdS) esistenti nel Viale Etruria per essere classificato come strada urbana di scorrimento. In particolare, esaminando le foto del tratto di strada in cui era collocato l'autovelox in questione, dalle quali si ricavava *"...agevolmente che lo spazio di pochi centimetri tra la carreggiata delimitata dalla striscia bianca e il marciapiede non potrebbe considerarsi una banchina; senza dubbio non presenta le dimensioni minime del D.M. 5.11.2001 citato dalla difesa dell'appellante"*, difettando tale requisito essenziale previsto dalla legge, quel tratto di

o in ore di morbida concordate con l'Ufficio PUT. In quest'ultimo caso è obbligatorio provvedere a quanto riportato nel successivo comma 5. 23.4 L'attività di rimozione è vietata nelle ore di punta del traffico.



strada del Viale Etruria non poteva considerarsi strada urbana di scorrimento⁵.

Meritevole di accoglimento è anche l'ulteriore doglianza in merito alla mancata prova della corretta funzionalità dello strumento usato.

A tal proposito va osservato che la Corte Costituzionale con sentenza n. 113/15, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 45 comma 6 del CdS nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità siano sottoposte **a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura**.

In verità il Comune di Firenze alla sua memoria di costituzione ha allegato solo il certificato di taratura n. 263/15 rilasciato il 05/02/2016 dalla Lami Centro di Taratura LAT n. 105 (All. doc. 11), ma nessuna prova ha allegato per dimostrare che l'apparecchiatura utilizzata per l'accertamento della violazione impugnata, fosse stata oggetto di verifica periodica di corretto funzionamento, salvo dichiarare apoditticamente nel verbale impugnato che *"la perfetta funzionalità era stata verificata dal personale di questo Comando (che ha provveduto a masterizzare le fotografie memorizzate temporaneamente su disco rigido...)"*. In mancanza dunque di allegazione di idonea prova di effettuazione della verifica del regolare funzionamento dell'autovelox in questione, ne consegue l'invalidità dell'accertamento e l'illegittimità del verbale impugnato. Tale principio è stato recentemente affermato dalla Corte Suprema di Cassazione (cfr sent. 14/12/2015 Cass. Civ. Sez. II , n. 25125) che ha ribadito che *"...tutte le apparecchiature di misurazione della velocità (che è elemento valutabile e misurabile) devono essere periodicamente tarate e verificate nel loro corretto funzionamento, che non può essere dimostrato o attestato con altri mezzi quali le certificazioni di omologazione e conformità..."*, prova che poteva essere fornita dal Comune di Firenze mediante un verbale attestante la corretta funzionalità dell'apparecchio medesimo prima della sua messa in funzione e durante l'uso dello stesso, o da una certificazione attestante la conformità e la funzionalità dell'apparecchio, rilasciata da un ente autorizzato (diverso dalla ditta costruttrice), quanto meno a distanza di poco tempo prima dell'accertamento.

Per tali motivi, ritenuti assorbenti, l'opposizione va accolta con l'annullamento del

⁵ A supporto del proprio ragionamento il Tribunale di Firenze osservava che la comune caratteristica delle tre strade (autostrade, strade extraurbane principali e le strade urbane di scorrimento), per le quali la norma richiedeva la presenza della banchina pavimentata sulla destra, era data proprio *"...dall'esigenza di salvaguardare la scorrevolezza delle strade in questione e la fluidità del traffico; la banchina, dunque, è quello spazio tecnico che garantisce tali valori, in previsione della necessità di sosta di emergenza degli utenti della strada"*.



verbale impugnato e della relativa sanzione.

Alla soccombenza segue ai sensi dell'art. 91 c.p.c. la condanna dell'Amministrazione resistente al rimborso delle spese di procedura liquidate come in dispositivo in favore del ricorrente.

P. Q. M.

Il Giudice di pace, definitivamente pronunciando, ogni contraria istanza, eccezione e deduzione disattesa, visti gli artt. 6 e 7 del D. Lgs n. 150/2011 e l'art. 429 comma 1° c.p.c., accoglie l'opposizione proposta da _____ nei confronti del Comune di Firenze e annulla il Verbale di Accertamento n. 1692192/2016 del 12/04/2016 emesso dalla Polizia Municipale di Firenze e le sanzioni relative.

Condanna il Comune di Firenze al rimborso delle spese di procedura liquidate in favore del ricorrente in euro 150,00, oltre c.u., spese generali, CAP e IVA come per legge. Sentenza provvisoriamente esecutiva ex art. 282 c.p.c..

Firenze, li 09 settembre 2016

