

Tribunale di Firenze - Sezione II civile – Sentenza 22 maggio 2018 n. 1518

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

TRIBUNALE ORDINARIO DI FIRENZE

SECONDA SEZIONE CIVILE

Il Tribunale, nella persona del Giudice dott. Susanna Zanda

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa civile iscritta al n. r.g. 2801/2016 promossa da:

(...) (C.F. (...)), con il patrocinio dell'avv. GU.ST., elettivamente domiciliato in VIA (...) - FIRENZE presso il difensore avv. GU.ST.

APPELLANTE

contro

COMUNE DI FIRENZE (C.F. (...)), con il patrocinio dell'avv. SA., elettivamente domiciliato in PIAZZA (...) 50122 FIRENZE presso il difensore avv. SA.AN.

APPELLATO

CONCISA ESPOSIZIONE DELLE RAGIONI DI FATTO E DI DIRITTO DELLA DECISIONE

Nell'interesse della parte appellante: chiede all'Ill.mo Tribunale di Firenze, quale Giudice di appello che, rigettata ogni contraria istanza, eccezione e difesa, previa fissazione con decreto dell'udienza di trattazione e notifica del presente ricorso con il detto pedissequo decreto, rigettata ogni contraria istanza, eccezione e difesa, in totale riforma della sentenza impugnata n. 3139/2015 del G.d.P. di Firenze, depositata in cancelleria il giorno 24.07.2015, di voler così provvedere:

in via preliminare ed in rito, dichiarare tempestivo e quindi ammissibile il ricorso proposto in primo grado innanzi al Giudice di Pace di Firenze;

nel merito, annullare l'obbligazione di pagamento della somma di Euro 138,73 dovuta per l'asserita violazione per inutilizzabilità dei dati contenuti nel verbale stesso ex art. 11 comma 2 D.Lgs. n. 196 del 2003 e/o per illegittimità del procedimento prima e dopo la notifica affidato a (...) S.p.A. e quindi per mancanza di valida notifica nel termine di 90 giorni dall'asserita violazione e/o per illegittimità del rilevamento dell'infrazione su strada urbana non di scorrimento e/o mancanza di contestazione immediata suffragata da idoneo motivo;

in via subordinata, e salvo gravame, contenere la sanzione comminata per l'asserita violazione nella misura minima di legge;

con vittoria di spese e compensi dei due gradi di giudizio

Nell'interesse della parte appellata: Il Comune di Firenze chiede all'Ecc.mo Tribunale adito con riserva di produrre e dedurre e di ogni occorrendo mezzo istruttorio di voler respingere l'appello ex adverso proposto siccome infondato. Con vittoria di spese ed onorari del giudizio.

Con ricorso ex art. 204 bis C.D.S. e art. 7 D.Lgs. n. 150 del 2011 ritualmente notificato, il Sig. (...) conveniva in giudizio davanti al Giudice di Pace di Firenze il Comune di Firenze per chiedere l'annullamento dell'obbligazione di pagamento della somma di Euro 238,73 dovuta in base al verbale (...) /T redatto in data 27 aprile 2015.

A fondamento della propria richiesta, l'attore deduceva quanto segue.

In data 27 aprile 2015 ore 13.31 presso i locali Reparto verbali e notifiche di via (...) veniva accertato che il conducente dell'autoveicolo tg (...) aveva violato l'art. 142 comma 8 codice della strada in quanto, in data 6 aprile 2015, alle ore 5.05 transitava in Viale (...) alla velocità di 71 km/h, superando di 21 km/h il limite di 50 km/h.

Tuttavia la violazione non veniva immediatamente contestata in quanto era stata rilevata tramite dispositivi (autovelox) a postazione fissa, di cui all'art. 4 D.L. 20 giugno 2002, opportunamente segnalati da doppia cartellonistica verticale.

In data 14 maggio 2015 all'attore veniva notificato un verbale di accertamento di violazione al codice della strada n. (...) /2015, risalente al 27 aprile 2015.

La sanzione amministrativa comminata era pari ad Euro 238,73 a cui si aggiungeva la decurtazione di tre punti dalla patente di guida.

L'attore si opponeva al suddetto verbale contestando, in primis, le modalità attraverso le quali la Polizia Municipale di Firenze aveva comunicato il testo del verbale a mezzo (...) S.P.A., C.S., Via (...), cui aveva affidato anche l'"imbustamento".

Secondo la parte attrice (...) S.p.A. non sarebbe stata autorizzata al trattamento dei dati contenuti nel verbale, verificandosi così una violazione delle norme di cui al D.Lgs. n. 196 del 2003, con conseguente nullità/annullabilità del verbale di accertamento.

In secondo luogo la parte attrice contestava l'illegittimità e dunque la nullità e/o inesistenza della notifica e/o del procedimento sanzionatorio in quanto, l'affidamento delle operazioni di notifica ad una società privata (quale è (...)) costituirebbe una violazione della L. n. 890 del 1982 che riserva tali operazioni al pubblico ufficiale notificante.

Da ultimo, veniva contestata la rilevazione dell'infrazione tramite dispositivi automatici su una strada della tipologia di Viale (...). Infatti, in strade che non siano inquadrabili in strade della categoria D (qualificabili come strade urbane di scorrimento) sarebbe necessario l'utilizzo di dispositivi ed apparecchiature gestite direttamente da forze di polizia o vigilanza urbana.

Con comparsa di costituzione e risposta ritualmente notificata si costituiva in giudizio il Comune di Firenze eccependo, in via preliminare, l'inammissibilità del ricorso in quanto depositato il trentaduesimo giorno dalla notifica e in quanto infondato.

Il Giudice di primo grado, all'udienza del 27 aprile 2015, fissata per la comparizione delle parti, riteneva la causa matura per la decisione; pertanto, invitava le parti a concludere.

In data 24 luglio 2015 il Giudice di primo grado, con sentenza numero 7124, accoglieva l'eccezione della parte convenuta, confermando che il ricorso era stato presentato dal (...) oltre il termine perentorio di trenta giorni dalla notificazione. Pertanto, l'opposizione al verbale di accertamento n. (...) proposta dall'attore veniva dichiarata inammissibile con compensazione delle spese di lite.

Con ricorso ritualmente notificato, il Sig. (...) appellava la sentenza 7124/2015 ponendo, a fondamento del gravame, i motivi di seguito esposti:

in primis, l'appellante sull'inammissibilità del ricorso eccepisce che l'ultimo giorno utile per depositare il ricorso cadeva di sabato ed in base all'art. 155 comma 5 c.p.c. sarebbe dovuta essere concessa una proroga fino al giorno feriale immediatamente successivo.

Come secondo motivo di gravame l'appellante contesta la violazione delle norme di cui al D.Lgs. n. 196 del 2003 in quanto, la Polizia Municipale non avrebbe considerato che (...) S.p.A. è una società privata e non è autorizzata quindi al trattamento dei dati personali contenuti nel verbale di accertamento. L'appellante ha dedotto l'illegittimità e dunque l'inutilizzabilità del verbale.

Come terzo motivo di gravame deduce la nullità/inesistenza della notifica e/o del procedimento sanzionatorio in quanto, la notifica dell'atto doveva esser fatta da pubblico ufficiale.

L'ultimo motivo di gravame riguarda invece l'utilizzo di dispositivi automatici di rilevamento a distanza delle infrazioni ai limiti di velocità, utilizzabili sì in strade urbane di scorrimento ma non nelle altre tipologie, quale è Viale (...) che è classificabile come strada di categoria D; risultano, infatti, assenti i requisiti strutturali per poter essere qualificata strada urbana di scorrimento e quindi dovevano essere utilizzate solamente apparecchiature gestite direttamente da forze di polizia o vigilanza urbana.

Con comparsa di costituzione e risposta tempestivamente depositata, il Comune di Firenze riconosce, ai sensi dell'art. 155 comma 5 c.p.c., la tempestività del ricorso; tuttavia ritiene l'appello da respingersi per l'infondatezza degli altri motivi.

In primis, il Comune precisa che la procedura di notifica tramite (...) è da considerarsi abituale e legittima in quanto la S.p.A. è ad oggi riservataria di servizi quali la notifica degli atti giudiziari. Inoltre, secondo la parte appellata, non sarebbe stata commessa alcuna violazione delle norme di cui al D.Lgs. n. 193 del 2006 in quanto dal verbale non risulterebbero le generalità del conducente, ma esclusivamente l'indirizzo e la targa del motoveicolo di sua

proprietà. Questi ultimi sarebbero poi, secondo il Comune, dati pubblici e necessari ai fini della notifica da parte di una Pubblica Amministrazione.

In relazione alla classificazione del Viale (...), il Comune eccepisce che già altre sentenze del Tribunale di Firenze avevano avuto ad oggetto l'autovelox di Viale (...) qualificando il detto Viale come strada urbana di scorrimento.

Tanto premesso l'appello risulta fondato nei termini che seguono.

In relazione alla tardività del ricorso deve osservarsi che in forza dell'interpretazione giurisprudenziale dell'art. 155 c. 5 c.p.c. anche il sabato deve considerarsi equiparato ad una giornata festiva (si veda a contrario Cass. n. 6542/2014 che dispone che " La proroga del termine che scade nella giornata del sabato, ex art. 155, quinto comma, cod. proc. civ., come modificato dall'art. 2, comma 1, lett. f), della L. 28 dicembre 2005, n. 263, è applicabile, in forza dell'art. 58, comma 3, della L. 18 giugno 2009, n. 69, anche ai procedimenti pendenti alla data del 1 marzo 2006, e non più solo a quelli instaurati successivamente a tale data, salvi gli effetti del giudicato nel frattempo formatosi).

Per quanto attiene alla legittimità dell'autovelox occorre osservare che l'art. 201 c. 1 bis C.d.S ammette la possibilità di contestazione non immediata dell'infrazione al codice della strada con postazione autovelox; tale norma prevede la possibilità di collocare gli autovelox esclusivamente sulle strade di cui alle lettere A-B-C-D dell'art. 2 c. 2 CdS.

L'art. 4 della L. n. 168 del 2002 nel testo in vigore a seguito della conversione del D.L. n. 121 del 2002 prevede che gli autovelox possono essere 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.

L'articolo 2, comma 2, lettere C e D del Codice della Strada (D.Lgs. 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 "... Per quanto riguarda la tipologia "D" la norma prevede: "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 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". Quanto suddetto trova conferma anche nella giurisprudenza della Suprema Corte che ha avuto modo di affermare che: "Il provvedimento prefettizio di individuazione delle strade lungo le quali è possibile installare apparecchiature automatiche per il rilevamento della velocità, senza obbligo di fermo immediato del conducente, previsto dall'art. 4 del D.L. 20 giugno 2002, n. 121, può includere soltanto le strade del tipo imposto dalla legge mediante rinvio alla classificazione di cui all'art. 2, commi 2 e 3, cod. strad., e non altre. È, pertanto, illegittimo e può essere disapplicato nel giudizio di opposizione a sanzione amministrativa il provvedimento prefettizio che abbia autorizzato l'installazione delle suddette apparecchiature in una strada urbana che non abbia le caratteristiche "minime" della "strada urbana di scorrimento", in base alla definizione recata dal comma 2, lett. D), del citato art. 2 cod. strad." (Cass. Sez. 2, Sent. n. 7872 del 06/04/2011)

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 assenza di tutti i requisiti minimi.

D'altra parte la norma della D.L. 20 giugno 2002, n. 121, 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 rientranti della sua discrezionalità amministrativa, meglio descritti all'articolo 4 D.L. 20 giugno 2002, n. 121 citato, comma 2. Il Prefetto, quindi, per adottare il decreto in questione dovrebbe 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, discrezionale, prevista dalla D.L. 20 giugno 2002, n. 121, articolo 4, comma 2.

Orbene nel caso di specie, effettivamente il Prefetto di Firenze aveva autorizzato l'installazione di un autovelox nel tratto di Viale (...), apparecchio identificato con n. 105 SE, sul presupposto che quel tratto fosse classificabile come strada urbana di scorrimento.

Verificando il tratto di Viale (...) in cui è stato collocato l'autovelox, esaminando anche le fotografie prodotte dal Comune di Firenze, si ritiene che non sussista almeno uno dei requisiti minimi indispensabili della strada urbana di scorrimento, ovvero la banchina pavimentata a

destra; la banchina viene così definita dall'art. 3 del Codice della strada: "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".

Tale definizione non indica le dimensioni che la banchina dovrebbe avere, ma le stesse possono essere ricavate dalla sua funzione e dal fatto che essa deve necessariamente essere presente nelle seguenti altre strade: 1) autostrade; 2) strada extraurbana principale.

In tutti tali tipi di strade quindi il legislatore ha inteso garantire la fluidità del traffico e la sua scorrevolezza anche mediante le banchine "a destra"; infatti, la finalità delle stesse pare essere quella di consentire la sosta di emergenza degli utenti della strada.

Tale necessità, che è un'evenienza tutt'altro che improbabile, non deve ostacolare la scorrevolezza della strada mediante l'occupazione della carreggiata e la banchina risulta avere anche tale funzione. La Suprema Corte di Cassazione in proposito ha osservato che "La banchina laterale delle strade, pur essendo normalmente destinata ai pedoni, è, in caso di necessità, utilizzabile dai veicoli per manovre di breve durata (quali il sorpasso di veicoli procedenti nella stessa direzione o la facilitazione dell'incrocio di veicoli provenienti dalla direzione opposta) o di emergenza, con la conseguenza che si pongono per la stessa le medesime esigenze di sicurezza e di prevenzione valevoli per la carreggiata, che non deve presentare per l'utente insidie o trabocchetti, pena la imputabilità all'ente pubblico proprietario dei danni che ne derivino" (vd. sent. Sez. 3, Sentenza n. 10577 del 19/07/2002 nonché conforme Cass. 5445/2006).

In particolare diviene utile rilevare l'utilizzo da parte del legislatore della congiunzione "o" nella definizione delle autostrade contenuta nella lettera A del citato art. 2; infatti, le autostrade, per esser tali devono avere la corsia di emergenza "o la banchina pavimentata a destra"; l'utilizzo della congiunzione "o" lascia intendere che la banchina, nella voluntas legis, abbia una funzione assimilabile alla corsia di emergenza e dunque deve necessariamente avere delle dimensioni adeguate per garantire tale funzione.

Si registra d'altra parte un orientamento giurisprudenziale costante, che afferma l'estensione degli obblighi di manutenzione della carreggiata anche alla banchina, che non deve presentare insidie e trabocchetti, proprio per questa funzione di fermata e manovre di emergenza (vd. cass. 10577/2002 che recita: "La banchina laterale delle strade extraurbane, pur essendo normalmente destinata ai pedoni, è, in caso di necessità, utilizzabile dai veicoli per manovre di breve durata (quali il sorpasso di veicoli procedenti ne stessa direzione o la facilitazione dell'incrocio di veicoli provenienti dalla direzione opposta) o di emergenza, con la conseguenza che si pongono per la stessa le medesime esigenze di sicurezza e di prevenzione valevoli per la carreggiata, che non deve presentare per l'utente insidie o trabocchetti, pena la imputabilità all'ente pubblico proprietario dei danni che ne derivino").

In altra decisione la Corte di Cassazione ha affermato che "essa fa parte della struttura della strada e che la relativa utilizzabilità, anche per sole manovre saltuarie di breve durata,

comporta esigenze di sicurezza e prevenzione analoghe a quelle che valgono per la carreggiata" (sent. cass. 5445/2006).

La suprema Corte di Cassazione con sentenza n. 22755 del 04/10/2013 ha ribadito che "L'ente proprietario di una strada aperta al pubblico transito ha l'obbligo di provvedere alla relativa manutenzione (artt. 16 e 28 della L. 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; art. 14 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285; per i Comuni, art. 5 del R.D. 15 novembre 1923, n. 2506) nonché di prevenire e, se del caso, segnalare qualsiasi situazione di pericolo o di insidia inerente non solo alla sede stradale ma anche alla zona non asfaltata sussistente ai limiti della medesima, posta a livello tra i margini della carreggiata e i limiti della sede stradale ("di banchina"), tenuto conto che essa fa parte della struttura della strada, e che la relativa utilizzabilità, anche per sole manovre saltuarie breve durata, comporta esigenze di sicurezza e prevenzione analoghe a quelle che valgono per la carreggiata. (Nella specie la S.C. ha ritenuto responsabile l'ANAS di un incendio che si era propagato dall'erba secca falciata e accumulata su una banchina stradale e non asportata.)

Dunque la necessità di sosta di emergenza in una strada a scorrimento veloce come è appunto un'autostrada o anche la "strada urbana di scorrimento" è un'evenienza tutt'altro che rara, e, secondo la ratio legis, essa non deve ostacolare la scorrevolezza della strada con l'occupazione della carreggiata; la banchina è dunque, in alternativa alla corsia di emergenza, l'area dedicata anche a tali necessità, e deve essere presente in tali due tipi di strade per espressa previsione dell'art. 2; solo in strade siffatte è possibile collocare l'autovelox; l'assenza della banchina, invece, preclude la possibilità di classificare la strada in quei termini. La normativa sulle strade di nuova costruzione, citata dal Comune di Firenze prevede che la banchina debba avere un metro di larghezza; dunque questo elemento consente di ulteriormente supportare detta interpretazione relativa alla funzione della banchina; infatti, seppure i veicoli sono generalmente più larghi di un metro, comunque la sosta di emergenza in una banchina di un metro, consente di evitare l'ingombro significativo della semicarreggiata come si avrebbe invece nel caso di sosta in quell'esiguo spazio, di qualche centimetro, esistente tra la fine della carreggiata e il marciapiede, in quel tratto di Viale (...) in cui è stato collocato l'autovelox.

Esaminando le foto di quel tratto di Viale (...) in cui è stato collocato l'autovelox si ricava, quindi agevolmente che lo spazio di 30-50 CM. tra la carreggiata delimitata dalla striscia bianca e il marciapiedi/guardrail non potrebbe considerarsi una banchina.

Per tali ragioni la strada in questione perlomeno in quel tratto non potrebbe considerarsi strada urbana di scorrimento in quanto difetta quantomeno un requisito strutturale essenziale previsto alla legge. Per questi motivi deve ritenersi che la qualificazione prefettizia di Viale (...) su quel tratto in cui è presente l'autovelox n. 105 SE non sia conforme alla legge e pertanto debba essere disattesa; ne consegue che la rilevazione elettronica della velocità dell'auto condotta dal sig. (...) sia stata illegittima.

Deve, pertanto, essere riformata la sentenza del Giudice di Pace di conferma della sanzione contestata.

Le spese devono essere compensate stante il contrasto giurisprudenziale sulla possibile disapplicazione dell'atto amministrativo prefettizio (vd. es. sent. Cass. 22894/2007 e cass. 4242/2010) e stante altresì il contrasto giurisprudenziale sulla qualificazione di Etruria a livello territoriale.

Il primo e il secondo motivo di appello si ritengono, pertanto, assorbiti (vd. Cass. SS.UU. n. 26242 e 26243 del 2014).

P.Q.M.

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

accoglie l'appello e revoca la sentenza del Giudice di Pace di Firenze n. 3139/2015;

annullando il verbale n. (...)/T redatto dalla polizia municipale di Firenze in data 27 aprile 2015.

Compensa integralmente le spese.

Sentenza a verbale pubblicata mediante lettura alle parti non presenti e allegazione al verbale.

Così deciso in Firenze il 22 maggio 2018.

Depositata in Cancelleria il 22 maggio 2018