



8635 -20

REPUBBLICA ITALIANA  
 IN NOME DEL POPOLO ITALIANO  
 LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE  
 SECONDA SEZIONE CIVILE

Composta da:

Oggetto

Antonino Scalisi

- Presidente -

SANZIONI  
AMMINISTRATIVE

Annamaria Casadonte

- Rel. Consigliere -

Mauro Criscuolo

- Consigliere -

Ud. 04/06/2019 -  
PU

Giuseppe Dongiacomo

- Consigliere -

R.G.N. 1033/2017

Chiara Besso Marcheis

- Consigliere -

Rep. CI  
non 8635

ha pronunciato la seguente

**SENTENZA**

sul ricorso 1033-2017 proposto da:

CL , elettivamente domiciliato in Roma, Via  
 X , presso lo studio dell'avvocato LC  
 , rappresentato e difeso dall'avvocato Marco  
 Barbaro;

**- ricorrente -****contro**

Comune X , elettivamente domiciliato in Roma, Via G.  
 Pisanelli 40, presso lo studio dell'avvocato Giovanna Cresci,  
 rappresentato e difeso dall'avvocato Paola Tognini;

**- controricorrente-**

avverso la sentenza n. 578/2016 del Tribunale di Prato,  
 depositata il 10/05/2016;

Alonabte

1527/1P

udita la relazione della causa svolta nella pubblica udienza del 04/06/2019 dal Consigliere Annamaria Casadonte;  
udito il P.M. in persona del Sostituto procuratore generale Alberto Celeste che ha concluso per l'accoglimento del ricorso;  
udito l'Avvocato Marco Barbaro per il ricorrente che ha concluso come in atti e l'Avvocato Giovanna Cresci per delega dell'Avvocato Paola Tognini che ha concluso come in atti.

### FATTI DI CAUSA

1. LC ricorre per la cassazione della sentenza del Tribunale di Prato, n. 578 pubblicata il 10/5/2016, che ha confermato la sentenza del Giudice di pace di Prato n. 327 del 2012, di rigetto dell'opposizione proposta dal medesimo C avverso il verbale di contestazione della violazione dell'art. 142, comma 8, del d.lgs. n. 285 del 1992, per eccesso di velocità nel transito su Viale Leonardo da Vinci in Prato.

2.L'appellante C allegava a sostegno del gravame che la violazione non era stata immediatamente contestata dalla Polizia Municipale, trattandosi di una strada individuata dal Prefetto di Prato con decreto del 10/3/2003 ai sensi dell'art. 201, comma 1 bis, lettera f) del Codice della Strada .

3.L'appellante sosteneva l'illegittimità della modalità di accertamento e di contestazione della violazione utilizzata dagli organi accertatori del Comune, e cioè mediante rilevazione a distanza, perchè il viale Leonardo Da Vinci non avrebbe le caratteristiche della strada urbana di scorrimento previste dall'art. 2, comma 3 C.d.S. per rendere legittima la deroga al principio della contestazione immediata.

4.Il Tribunale, quale giudice d'appello, ha ritenuto legittimo il rilievo della violazione a mezzo di autovelox, e la conseguente contestazione differita, ai sensi dell'art. 4, del decreto-legge n. 121 del 2002, sul presupposto che Viale Leonardo da Vinci

*U. Casadonte*

presenti le caratteristiche di strada urbana di scorrimento indicate dall'art. 2, comma 3, lettera d), del d.lgs. n. 285 del 1992.

5. La cassazione della pronuncia d'appello è chiesta sulla base di un unico motivo cui resiste con controricorso il Comune di Prato.

6. Il giudizio è chiamato in pubblica udienza a seguito di ordinanza interlocutoria n. 2616/2018.

7. In prossimità dell'odierna udienza parte ricorrente ha depositato memoria ai sensi dell'art. 378 cod. proc. civ. .

#### **RAGIONI DELLA DECISIONE**

8. Con l'unico motivo di ricorso il ricorrente deduce la violazione e/o falsa applicazione degli artt. 12 delle disposizioni sulla legge in generale, 2 e 3 del d.lgs. n. 285 del 1992, 4 del dl. n. 121 del 2002, convertito dalla legge n. 168 del 2002, per avere il Tribunale affermato che si può ravvisare la strada urbana di scorrimento anche quando manchino la corsia riservata ai mezzi pubblici, la banchina con marciapiede e le intersezioni a raso semaforizzate, essendo sufficienti la presenza di due carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile.

9. Il Tribunale aveva, infatti, affermato l'irrilevanza della mancanza degli ulteriori elementi strutturali rispetto alla presenza delle carreggiate dotate di almeno due corsie e separate da spartitraffico.

10. Il motivo è fondato.

11. La questione riguarda l'individuazione dei requisiti minimi che un percorso stradale deve presentare, ai fini indicati dall'articolo 4 del d.l. n.121 del 2002, conv. con mod. dalla l.n.168 del 2002, stante il rinvio alla classificazione contenuta nel codice della strada.

*il ricorrente*

C.d. S. .

12.Va preliminarmente richiamato il contenuto delle norme rilevanti ai fini della decisione.

13.Il decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, conv. con modif. dalla l. n. 168 del 2002, recante Disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale, all'art. 4 prevede: «1. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di cui all'articolo 2, comma 2, lettere A e 8, 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. 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, individuati 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, sentiti gli organi di polizia stradale competenti per territorio e su 3 conforme parere degli enti proprietari, individua le strade, diverse dalle autostrade o dalle strade extraurbane principali, di cui al comma 1, ovvero singoli tratti di esse, tenendo conto del tasso di incidentalità, delle condizioni strutturali, planoaltimetriche 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 controllati. La

*Alonzo Te*

medesima procedura si applica anche per le successive integrazioni o modifiche dell'elenco delle strade di cui al precedente periodo.».

14. Il decreto legislativo 30 aprile 1992 (Nuovo codice della strada) all'art. 2, rubricato "Definizione e classificazione delle strade" prevede al comma 2: «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 ciclo pedonali. 3. 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 estranee alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate. [...]».

15. Come già ritenuto da questa Corte nelle sentenze 4090/2019, 4451/2019, cui il collegio ritiene di dare continuità, l'operazione ermeneutica non può che partire dalla ricognizione della *ratio legis* dell'intervento attuato nel 2002- dichiaratamente di garanzia della sicurezza nella circolazione stradale- con il quale legislatore ha inserito le strade urbane di scorrimento di cui all'articolo 2, comma 2, lett. D, C. d. S. nel novero dei percorsi sui quali è ammesso l'uso dei dispositivi di controllo a distanza (autostrade e strade extraurbane).

16. Si tratta di inserimento non automatico, posto che il legislatore ha affidato al prefetto il compito di selezionare, tra

Alonzo

le strade urbane di scorrimento, quelle in cui si rende necessario il controllo a distanza, ed ha previsto che la selezione debba avvenire sulla base della valutazione degli elementi espressamente indicati nell'articolo 4 del d.l. n.121 del 2002, vale a dire il tasso di incidentalità e le condizioni strutturali, plano-altimetriche ed il traffico della strada, condizioni che devono essere tali da rendere non possibile il fermo di un veicolo senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico o all'incolumità degli agenti operanti dei soggetti controllati.

17.Nella valutazione affidata al prefetto, che qui esercita attività amministrativa insindacabile, si realizza il bilanciamento tra le esigenze, altrimenti incompatibili, di garantire la sicurezza nella circolazione e di non penalizzare la fluidità del movimento veicolare che si svolge sulle strade "di scorrimento".

18.Diversamente, come evidenziato già da Cassazione n.7872/2011, nel rinviare alla previsione classificatoria contenuta nel codice della strada il legislatore del 2002 ha vincolato la pubblica amministrazione ai criteri dettati dall'articolo 2, comma 3, del codice della strada, sicché la questione controversa si "riduce" all'interpretazione della norma classificatoria per stabilire quali siano i requisiti strutturali indefettibili che il percorso stradale (nella sua interezza o in singoli tratti) deve presentare per poter essere sottoposto al controllo con sistema automatizzato, nel ricorso degli altri presupposti che l'articolo 4 d.l. 121/2002 affida alla valutazione della pubblica amministrazione.

19.L'articolo 2 , comma 3 , lett.d), C.d. S. definisce la strada urbana di scorrimento come << a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di

*Clonada Te*

marcia, una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata destra e marciapiede, 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>>.

20. Il dato testuale chiaramente circoscrive gli elementi "eventuali" alla corsia riservata ai mezzi pubblici ed alle intersezioni a raso semaforizzate, mentre impone la presenza della banchina pavimentata a destra, del marciapiede e delle aree di sosta, i quali costituiscono perciò elementi strutturali necessari della strada urbana di scorrimento, ovvero i requisiti minimi, anche ai fini della adozione del provvedimento amministrativo previsto dall'art. 4 d.l. n.121/2002.

21. Trattandosi di interpretare una norma classificatoria -tale essendo l'articolo 2, comma 3, lett.d) C. d. S. - una lettura che disattendesse il dato letterale si risolverebbe in *interpretatio abrogans*. Per altro verso, non si ravvisano elementi di irragionevolezza nel rinvio contenuto nell'art. 4 d.l. n.121/2002 alla norma classificatoria, sicché neppure sussistono i presupposti per sollevare il dubbio di legittimità costituzionale del citato articolo 4.

22. All'accoglimento del motivo segue la cassazione della sentenza impugnata con rinvio al tribunale di Prato in persona di diverso giudicante il quale riesaminerà l'opposizione alla luce del principio sopra enunciato provvedendo anche a regolare le spese del presente giudizio di legittimità.

**P.Q.M.**

La Corte accoglie il ricorso, cassa la sentenza impugnata e rinvia al Tribunale di Prato nella persona di diverso magistrato anche per le spese del giudizio di legittimità.

Roma, così deciso nella camera di consiglio della seconda  
sezione civile del 4 giugno 2019.

Il cons. est.

Annamaria Casadonte

*Annamaria Casadonte*

Il Presidente

Antonino Scalfi

*Antonino Scalfi*

*[Signature]*

CORTE DI CASSAZIONE

DEPARTAMENTO

Roma

07 MAG 2020

*[Signature]*