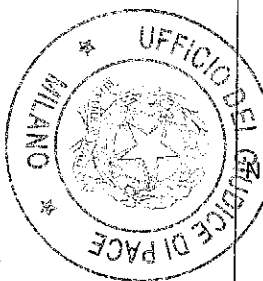




REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

IL GIUDICE DI PACE DI MILANO - SEZ. II CIVILE

in persona della dott.ssa Simona Brusamolino, ha pronunciato la
seguinte



SENTENZA
N. <u>621</u>
ANNO 2021
RUOLO GENERALE <u>74366/19</u>
REPERTORIO
N. _____
DEPOSITATA IL <u>30/4/21</u>

SENTENZA

nella causa civile di I Grado iscritta al n. r.g. 74366/2019 promossa da:

[REDACTED], C.F. **[REDACTED]**, nata a Milano il **[REDACTED]** e residente in Biassono (MB), via **[REDACTED]** n. **[REDACTED]**, rappresentata e difesa dall'avv. Barbara Legnani C.F. LGNBBR72H46F205W,, ed elettivamente domiciliata presso lo studio del difensore in Milano, piazza Duomo n. 20, in forza di procura speciale in calce alla comparsa di costituzione di difensore in data 7.2.2020

ricorrente

contro

30/4
PREFETTO DELLA PROVINCIA DI MILANO, rappresentato in forza di delega prot. N. 118/MC/2011 Area III in atti dal Comune di Milano in persona del Sindaco, a sua volta rappresentato e difeso per delega in atti dai funzionari delegato del Corpo di Polizia Locale di Milano ed elettivamente domiciliato in Milano, via Friuli n. 30

resistente

Oggetto: opposizione a sanzione amministrativa

Conclusioni delle parti:

Come in atti.

Ragioni in fatto e in diritto della decisione

Con ricorso depositato in data 12.12.2019 [REDACTED] proponeva opposizione avverso due ordinanze (prot M_ITPRMIUTG003700226 e prot. M_ITPR_MIUTG0037002201) emesse dal Prefetto della Provincia di Milano in data 27.9.2019 con cui le veniva ingiunto il pagamento della somma complessiva di euro 273,50, a seguito del rigetto dei ricorsi dalla stessa presentati avverso due verbali di accertamento di infrazione (art. 142.7 del CDS - superamento del limite massimo di velocità in Milano, viale Fulvio Testi, palo luce II in direzione periferia).

La ricorrente contestava la qualificazione ad opera del Prefetto del tratto stradale interessato (viale Fulvio Testi, in Milano), come strada urbana a scorrimento in assenza dei requisiti richiesti dalla legge ed in particolare per mancanza di banchina pavimentata a destra, marciapiede aree di sosta, e conseguentemente eccepiva l'illegittimità della contestazione differita. Inoltre, contestava l'illegittimità della segnaletica, delle modalità di accertamento e del limite di velocità, nonché l'eccessivo e sproporzionato ammontare della sanzione irrogata.

La stessa chiedeva pertanto l'annullamento dei provvedimenti impugnati o in subordine la rideterminazione della sanzione nel minimo edittale.

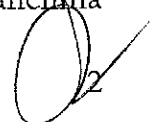
Si costituiva in giudizio in data 31.1.2020 il Prefetto della Provincia di Milano, che contestava tutto quanto ex adverso sostenuto e chiedeva il rigetto dell'opposizione con conferma dei provvedimenti impugnati. Vinte le spese.

Alla prima udienza dell'11.2.2020 parte ricorrente chiedeva termine per replicare alla memoria di costituzione del Prefetto; alla successiva udienza del 25.2.2020 le parti chiedevano breve rinvio in attesa di decisioni del Tribunale di Milano su identiche questioni; all'udienza del 16.12.2020 producevano precedenti giurisprudenziali e chiedevano termine per note finali; all'udienza del 27.1.2021 le parti insistevano nelle rispettive istanze ed il giudice dava lettura della sentenza.

Dovendosi, quindi, esaminare la fondatezza e l'ammissibilità delle domande e delle difese come proposte

si osserva

La ricorrente ha in primo luogo eccepito l'illegittima designazione del luogo in cui è stata rilevata l'infrazione (Milano, viale Fulvio Testi) come strada urbana a scorrimento per mancanza dei requisiti di legge di quel tratto stradale, in particolare per assenza di banchina



pavimentata, marciapiede e aree di sosta. Per tale motivo la contestazione differita non sarebbe stata legittima.

Il Prefetto della Provincia di Milano costituendosi ha osservato che la località in oggetto è qualificata « strada urbana di scorrimento » ex art. 2.2 lett. d) C.D.S. sin dall'adozione del PGTU del 11.5.2000 ed il Prefetto con decreto n. III/MC/2002 del 4.4.2003 in attuazione dell'art. 4 del D.L. n. 121 del 20.6.2002, convertito con legge n. 168 del 1.8.2002, ha autorizzato l'installazione di dispositivi di rilevamento della velocità per contrastare il fenomeno dell'infortunistica stradale. Ha osservato, inoltre, confermando l'assenza nel tratto stradale in questione delle caratteristiche di cui al Codice della Strada, che « una corretta classificazione stradale non si debba basare esclusivamente sulle caratteristiche strutturali fissate dall'art. 2 del Codice della Strada ma anche sulle caratteristiche funzionali delle strade » come sarebbe consentito, a suo avviso, da Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici che avrebbero permesso « di superare i limiti che deriverebbero dalla applicazione esclusiva delle norme del Codice che inducono a classificare le strade in funzione prevalentemente delle caratteristiche geometriche », alle quali ha fatto peraltro riferimento l'ordinanza sindacale n. 70716 del 24.1.2014 (che, in relazione alla classificazione stradale, ha precisato che « varianti modeste, così come gli aggiornamenti della classifica funzionale della viabilità per il passaggio di categoria delle strade da un tipo ad altro, nonché tutti gli interventi attuativi del PUT, possono essere direttamente oggetto di ordinanze del Sindaco »).

Parte resistente nelle note finali evidenziava che « in Viale Fulvio Testi, seppur non in corrispondenza con le postazioni di rilevamento, sono presenti spazi che hanno tutti gli elementi tali da rientrare nella definizione di banchina ».

In sostanza parte ricorrente dichiara che il tratto di strada in questione non ha le caratteristiche di cui all'art. 2.2 lett d) del CDS, pur sostenendo la classificazione della via quale strada urbana di scorrimento in virtù di valutazioni discrezionali del Prefetto.

La vicenda in esame riguarda la legittimità della contestazione differita dell'infrazione nel caso in cui la strada in cui la violazione viene rilevata non abbia i requisiti indicati dalla legge.

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

Il D.L. 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 al D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, art. 2, comma 2, lett. A e comma 8, gli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, comma 1, del medesimo D.Lgs., secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, sentito il Ministero



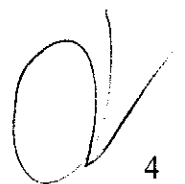
3



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'art. 2, comma 2, lett. C e D, del citato D.Lgs., 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 medesima procedura si applica anche per le successive integrazioni o modifiche dell'elenco delle strade di cui al precedente periodo".

Il D.Lgs. 30 aprile 1992 (Nuovo C.d.S.) 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. (...)".

La Suprema Corte ha precisato che (Cass. 8625/2020, 4090/2019, 4451/2019) 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'art. 2.2, 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).



4

Si tratta di inserimento non automatico, posto che il legislatore ha affidato al prefetto il compito di selezionare, tra 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 nel D.L. n. 121 del 2002, art. 4, 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.

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".

Come evidenziato già da Cassazione n. 7872/2011, nel rinviare alla previsione classificatoria contenuta nel C.d.S., il legislatore del 2002 ha vincolato la pubblica amministrazione ai criteri dettati dall'art. 2.3 C.d.S., sicchè 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 il D.L. n. 121 del 2002, art. 4, affida alla valutazione della pubblica amministrazione.

L'art. 2.3, 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 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".

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 dal D.L. n. 121 del 2002, art. 4.

Trattandosi di interpretare una norma classificatoria -tale essendo l'art. 2.3 lett D) C.d.S. una lettura che disattendesse il dato letterale si risolverebbe in interpretatio abrogans.



In sostanza, dalle difese della resistente si deduce che il Prefetto della Provincia di Milano, pur in pacifica assenza dei requisiti sopra più volte ricordati stabiliti dal Codice della Strada per la classificazione del viale in questione come “strada urbana di scorrimento”, abbia ritenuto di disporre l'apposizione degli strumenti di rilevazione automatica dell'eccesso di velocità sulla base di valutazioni relative alla prevenzione o limitazione dei sinistri stradali a tutela della collettività.

Tuttavia, come ricordato dalla Suprema Corte, «la discrezionale individuazione prefettizia delle strade ove non è possibile il fermo di un veicolo (ed ove, quindi, può legittimamente evitarsi la contestazione immediata dell'infrazione al C.d.S. quanto alla velocità) non deve mai prescindere da quella che è la valutazione del tratto stradale» (Cass. n. 12231/2016).

La multa irrogata per eccesso di velocità ed elevata tramite autovelox, senza la necessaria contestazione immediata, è pertanto nulla quando difetta la prova che la rilevazione dell'infrazione sia avvenuta su di una “strada urbana a scorrimento”, munita delle caratteristiche stabilite dal Codice della Strada.

In conclusione l'opposizione va accolta.

La controvertibilità della questione trattata giustifica la compensazione delle spese del giudizio.

P.Q.M.

Il Giudice di Pace di Milano, definitivamente pronunciando nel contraddittorio delle parti, ogni contraria domanda ed eccezione disattesa:

- accoglie l'opposizione ;
- compensa tra le parti le spese del giudizio.

Milano, 18.3.2021

Sentenza esecutiva ex lege.

Il Giudice
dott.ssa SIMONA BRUSAMOLINO

