Requisiti minimi della strada per il posizionamento dell'autovelox

Data: 5 novembre 2020 | Autore: Avv.Express Anna Maria Cupolillo



CATANZARO, 11 MAG -Le strade urbane di scorrimento, sulle quali possono essere installati dispositivi di controllo a distanza previa individuazione del Prefetto, sono definite dall'art. 2, comma 3, C.D.S. come "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". Ciò è quanto stabilito dalla Corte di Cassazione, sez. II Civile, sentenza n. 8635/2020, depositata il 7 maggio.

Il caso.Un automobilista impugnava il verbale di contestazione della violazione dell'art. 142, comma 8, D.Lgs. n. 285/1992 per eccesso di velocità, rilevato a mezzo autovelox posizionato sulla strada, individuata dal Prefetto competente ai sensi dell'art. 201, comma 1-*bis*, C.D.S.. L'automobilista sosteneva che la strada in questione non aveva le caratteristiche di strada urbana di scorrimento previste dall'art. 2, comma 3, C.D.S. con conseguente illegittimità della deroga al principio della contestazione immediata della violazione. Il Giudice di Pace competente rigettava l'opposizione.

Avverso tale sentenza, l'automobilista interponeva appello. Il Tribunale riteneva legittimo il rilievo della violazione tramite autovelox, e la conseguente contestazione differita, ai sensi del D.L. n. 121 del 2002, art. 4, e pertanto confermava la decisione del giudice di prime cure.

Avverso tale sentenza, l'automobilista proponeva ricorso per cassazione. Il ricorrente deduceva la violazione e/o falsa applicazione dell'art. 12 disp. gen., D. Lgs. n. 285 del 1992, artt. 2 e 3, D.L. n. 121 del 2002, art. 4, convertito dalla L. n. 168 del 2002, per avere il Tribunale affermato che si poteva ravvisare la strada urbana di scorrimento anche quando mancavano 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. Gli Ermellini ritenevano fondato il motivo. Come già ritenuto dalla giurisprudenza di legittimità, in virtù della *ratio legis*di cui la L. n. 168/2002 (recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale) il legislatore aveva inteso inserire le strade urbane di scorrimento di cui all'art. 2, comma 3, lett. d), C.D.S. (autostrade e strade extraurbane) nel novero dei percorsi sui quali era ammesso l'uso di dispositivi di controllo a distanza.

L'inserimento non era comunque automatico, posto che il legislatore aveva affidato al Prefetto il compito di selezionare, tra le strade urbane di scorrimento, quelle in cui si rendeva necessario il controllo a distanza, ed aveva previsto che la selezione dovesse avvenire sulla base della valutazione degli elementi espressamente indicati nel D.L. n. 121 del 2002, art. 4, valeva a dire il tasso di incidentalità e le condizioni strutturali, plano-altimetriche ed il traffico della strada, condizioni che dovevano 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 esercitava attività amministrativa insindacabile, si realizzava il bilanciamento tra le esigenze, altrimenti incompatibili, di garantire la sicurezza nella circolazione e di non penalizzare la fluidità del movimento veicolare che si svolgeva sulle strade "di scorrimento". Sulla base di ciò, richiamando il testo dell'art. 2, comma 3, C.D.S. che definiva le strade urbane di scorrimento, il Supremo Collegio sottolineava che gli elementi della corsia riservata ai mezzi pubblici e delle intersezioni semaforiche fossero "eventuali", mentre erano elementi strutturali necessari la banchina pavimentata a destra, il marciapiede e le aree di sosta.

Per tali motivi, la Corte di Cassazione accoglieva il ricorso, cassava la sentenza impugnata e rinviava al Tribunale competente nella persona di diverso magistrato anche per le spese del giudizio di legittimità.

***Avv. Anna Maria Cupolillo Staff Giuridico*Avvocato Express**

Articolo scaricato da www.infooggi.it
https://www.infooggi.it/articolo/requisiti-minimi-della-strada-il-posizionamento-dellautovelox/121176