

**Marco
Massavelli**



Vice Comandante Polizia Locale e D.P.O. Comune di Giaveno (TO).
Autore di pubblicazioni e relatore in corsi e convegni in materia di circolazione stradale, infortunistica stradale, commercio e polizia amministrativa, eventi e manifestazioni (Safety e Security), notificazione degli atti, Sicurezza Urbana e Protezione Civile.

La banchina stradale: definizione ai fini dell'installazione degli autovelox

Non è prevista una larghezza minima o massima della banchina, né vengono descritte in dettaglio le sue caratteristiche strutturali: quel che rileva è che si tratti di uno spazio all'interno della sede stradale, esterno rispetto alla carreggiata, destinato al passaggio dei pedoni o alla sosta di emergenza che, oltre a dover restare libero da ingombri, deve avere una larghezza tale da consentire l'assolvimento effettivo delle predette funzioni.

È il principio di diritto stabilito dalla Corte di Cassazione civile, con la sentenza n. 25688, del 13 novembre 2020. Analizziamo la normativa di riferimento per fornire al lettore la corretta interpretazione delle diverse disposizioni, in combinato disposto tra loro, al fine di una corretta applicazione pratica delle regole che governano l'installazione e l'utilizzo delle apparecchiature per il controllo della velocità sulle strade, anche alla luce delle recenti modifiche normative.

L'articolo 4, decreto legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito con legge 1 agosto 2002, n. 168, recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale, ha stabilito, in particolare, per quanto qui di interesse, che:

- Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di cui all'articolo 2, comma 2, lettere A e B, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, del medesimo decreto legislativo, , 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 di cui agli articoli 142, 148 e 176 dello stesso decreto legislativo, e successive modificazioni. Originariamente, il citato articolo 4, prevedeva, inoltre, che:

- 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.

L'articolo 49, comma articolo 49, comma 5-undecies, del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla Legge 11 settembre 2020, n. 120, (c.d. Decreto Legge Semplificazioni 2020) ha modificato tale disposizione, prescrivendo, ora, che:

- I predetti dispositivi o mezzi tecnici di controllo possono essere altresì utilizzati o installati sulle restanti tipologie

di strade, ovvero su singoli tratti di esse, individuati con apposito decreto del prefetto ai sensi del comma 2.

L'articolo 4, decreto legge n. 121/2002, prosegue stabilendo che:

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 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, plano-altimetriche 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.
3. Nei casi indicati dal comma 1, la violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o con analoghi dispositivi che, nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in tempi successivi, le modalità di svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati di immatricolazione del veicolo ovvero il responsabile della circolazione. Se vengono utilizzati dispositivi che consentono di accertare in modo automatico la violazione, senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti, gli stessi devono essere approvati od omologati ai sensi dell'articolo 45, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

4. Nelle ipotesi in cui vengano utilizzati i mezzi tecnici o i dispositivi di cui al presente articolo, non vi è l'obbligo di

contestazione immediata di cui all'articolo 200 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Si evidenzia, innanzitutto, come la nuova disposizione consenta, ora, l'installazione e l'utilizzo di dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico, finalizzati, in particolare, al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui all'articolo 142, codice della strada, previa adozione di apposito decreto prefettizio, sulle strade, diverse dalle autostrade o dalle strade extraurbane principali, non solo più appartenenti alle categorie di cui all'articolo 2, comma 2, lettere C e D, codice della strada, ma anche sulle altre e diverse tipologie, prima non previste.

Nel presente approfondimento ci si vuole, però, soffermare, sulla questione della corretta individuazione della tipologia di strada, di cui all'articolo 2, comma 2, codice della strada, anche se, in realtà, con i nuovi decreti prefettizi, adottati dopo l'entrata in vigore della legge 11 settembre 2020, n. 120, tale differenziazione non avrà più rilevanza fondamentale al fine di differenziare le strade ove l'installazione e l'utilizzo dei dispositivi di cui all'articolo 4, decreto legge n. 121/2002, sono consentiti ovvero vietati, essendo, ora, consentiti su tutte le tipologie di strada.

La sentenza in commento, però, resta di particolare rilevanza, al fine della corretta definizione e individuazione della banchina stradale, quale parte fondamentale della strada.

L'articolo 3, codice della strada, al comma 1, n. 4, definisce la "banchina" come:

"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".

La Corte di Cassazione, con sentenza 29 marzo 2019, n. 8934, ha precisato che:

"La banchina è la parte della strada, per la quale non è prevista una misura minima, che si trova oltre la linea continua destra delimitante la carreggiata ed è compresa tra il margine della carreggiata ed il più vicino dei seguenti elementi longitudinali: marciapiede, spartitraffico, arginello, ciglio interno della cunetta, ciglio superiore della scarpata nei rilevati. Essa serve normalmente al transito dei pedoni come zona di sicurezza, con la conseguenza che il suo occasionale utilizzo per eventuali soste di emergenza dei veicoli non ne muta la destinazione, posto che ciò è consentito al solo scopo di non recare intralcio al traffico veicolare".

In particolare la Corte di Cassazione precisa che la banchina non ha affatto la "funzione di limitare gli effetti negativi sullo svolgimento del traffico", posto che essa "rientra nella struttura fisica della strada ed è destinata normalmente alla circolazione dei pedoni; essa, in via eccezionale e qualora le esigenze del traffico lo impongano, può essere utilizzata dai conducenti dei veicoli.

Di conseguenza, ove per l'angustia della carreggiata l'incrocio tra veicoli sia inattuabile normalmente, i conducenti, per evitare la collisione, ben possono spostare il mezzo condotto sulle banchine esistenti al lato della strada".

Ne consegue che la banchina non è destinata al transito dei veicoli, bensì dei pedoni; ed in effetti l'articolo 190, codice della strada, nel disciplinare il comportamento dei pedoni, prevede espressamente, al comma 1, che:

"i pedoni devono circolare sui marciapiedi, sulle banchine, sui viali e sugli altri spazi per essi predisposti; qualora questi manchino, siano ingombri, interrotti o insufficienti, devono circolare sul margine della carreggiata opposto al senso di marcia dei veicoli in modo da causare il minimo intralcio possibile alla circolazione".

Ne discende che la banchina è normalmente esclusa dall'area della strada destinata a ricevere il traffico veicolare. Del resto, essa da una parte si trova oltre la linea continua destra che ha proprio la funzione di delimitare la carreggiata; e, dall'altra parte, serve proprio come zona di sicurezza per il transito pedonale e per impedire che il traffico pesante, impegnando il margine della massicciata stradale, ne rovini il ciglio.

La circostanza che sia ammesso, occasionalmente, l'utilizzo della banchina per eventuali soste di emergenza dei veicoli non ne muta la destinazione, posto che ciò è consentito al solo scopo di non recare intralcio al traffico veicolare.

Per cui, in definitiva, nel codice della strada, non è prevista una larghezza minima o massima della banchina, nè vengono descritte in dettaglio le sue caratteristiche strutturali: quel che rileva, al fine della sua corretta individuazione, come evidenziato, anche, dalla Corte di Cassazione, con la sentenza 20 giugno 2019, n. 16622, è che si tratti di "... uno spazio all'interno della sede stradale, esterno rispetto alla carreggiata, destinato al passaggio dei pedoni o alla sosta di emergenza che, oltre a dover restare libero da ingombri, deve avere una larghezza tale da consentire l'assolvimento effettivo delle predette funzioni".