

## **Autovelox: multa nulla se la strada urbana di scorrimento non ha i requisiti**

Per il Giudice di Pace di Milano è nulla la sanzione elevata tramite autovelox se la strada urbana a scorrimento non è munita delle caratteristiche stabilite dal Codice della Strada

È da considerarsi nulla la multa irrogata per eccesso di velocità ed elevata tramite autovelox, senza la necessaria contestazione immediata, qualora manchi la prova che la rilevazione dell'infrazione è avvenuta su di una "strada urbana a scorrimento" munita delle caratteristiche stabilite dal Codice della Strada.

Lo ha chiarito il Giudice di Pace di Milano nella sentenza n. 621/2021 (qui sotto allegata) accogliendo l'opposizione a ordinanza-ingiunzione di una conducente sanzionata per superamento dei limiti massimi di velocità ex art. 142, comma 7, del Codice della Strada.

La ricorrente eccepisce l'illegittimità della contestazione differita in quanto su quel tratto di strada non poteva essere legittimamente apposto il dispositivo "autovelox". Nel dettaglio, la conducente sostiene che il Prefetto abbia sbagliato a qualificare il tratto stradale interessato (viale Fulvio Testi, in Milano) come strada urbana a scorrimento in assenza dei requisiti richiesti dalla legge, in particolare per mancanza di banchina pavimentata a destra, marciapiede e aree di sosta.

Nello strutturare la sua analisi, il magistrato meneghino richiama, in prima battuta, le norme rilevanti in materia, ovvero l'art. 2 del Codice della Strada, sulla classificazione delle strade, l'art. 4 del D.L. n. 121/2002 (conv. con modif. dalla L. n. 168/2002) che fornisce chiarimenti sulle strade in cui è possibile utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento.

Strade urbane di scorrimento e uso dispositivi di controllo a distanza

Nel richiamare l'insegnamento della Suprema Corte (cfr. Cass. 8625/2020, 4090/2019, 4451/2019) si ritiene che l'operazione ermeneutica non possa 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, 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).

Il giudice meneghino sottolinea come trattasi però di un "inserimento non automatico", in quanto il legislatore ha affidato al Prefetto il compito di selezionare, tra le strade urbane di scorrimento, quelle in cui si renda necessario il controllo a distanza.

In particolare, è previsto che tale selezione debba avvenire sulla base della valutazione degli elementi espressamente indicati all'art. 4 del D.L. n. 121/2002, vale a dire il tasso di incidentalità e le condizioni strutturali, plano-altimetriche ed il traffico della strada, ovvero 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.

E "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".

Controllo automatizzato ed elementi strutturali del percorso stradale

Dunque, rinviando alla previsione classificatoria di cui al C.d.S., il legislatore del 2002 ha vincolato la pubblica amministrazione ai criteri dettati dall'art. 2, comma 3, del medesimo Codice (cfr. Cass. n. 7872/2011).

Pertanto, si rende necessario interpretare tale norma classificatoria al fine di stabilire quali sono 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. 121/2002, art. 4, affida alla valutazione della pubblica amministrazione".

Dalla testuale definizione di "strada urbana di scorrimento" offerta dal Codice della Strada, spiega il giudicante, si evince come gli elementi "eventuali" siano circoscritti alla corsia riservata ai mezzi pubblici e alle intersezioni a raso semaforizzate, mentre è imposta 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 requisiti minimi anche ai fini dell'adozione del provvedimento amministrativo previsto dal D.L. n. 121/2002, art. 4.

Nel caso esaminato, 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).

In conclusione, precisa il Giudice di Pace accogliendo l'opposizione, la multa irrogata per eccesso di velocità ed elevata tramite autovelox, senza la necessaria contestazione immediata, è 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