

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
TRIBUNALE ORDINARIO di FIRENZE
Seconda Sezione Civile

Il Tribunale, nella persona del Giudice dott. Massimo Donnarumma, ha pronunciato la seguente

SENTENZA EX ART. 281 *sexies* C.P.C.

nella causa civile di II Grado iscritta al N. R.G. ..., avente ad oggetto “appello avverso sentenza del Giudice di Pace in materia di opposizione a sanzione amministrativa”,

Tra

UNIONE DEI COMUNI ... (C.F.), in persona del legale rappresentante p.t., con il patrocinio dell'Avv. PICCIONI FABIO, presso il cui studio è elettivamente domiciliata, in Firenze, in Via C. Landino N. 7/A, in virtù di procura in calce all'atto di appello

Appellante

e

G.M.

Appellato contumace

Ragioni di fatto e di diritto della decisione

1 – In via preliminare

Va, preliminarmente, dichiarata la contumacia dell'appellato, che, pur essendo stato ritualmente evocato in giudizio, non si è costituito.

2 – Sul *thema decidendum*

Ancora in via preliminare, mette conto precisare che i motivi di opposizione formulati in primo grado e non esaminati dal giudice di pace non entrano nel *thema decidendum* di questo giudizio, dal momento che l'opponente (odierno appellato) è rimasto contumace e, quindi, non li ha riproposti.

3 – Sulla banchina

A) L'appellante osserva correttamente che “*la dissertazione del giudice di prime cure - redatta in ciclostile per numerose sentenze - incentrata soltanto nel dimostrare l'insussistenza della qualifica di strada urbana di scorrimento di via ..., risulta del tutto inconferente oltre che errata: ci si trova, infatti, di fronte a una strada classificata come “strada extraurbana secondaria”, come ampiamente dimostrato nella memoria di risposta redatta dall'Amministrazione*”.

Tanto è vero che lo stesso ricorrente, a pag. 3 del ricorso di prime cure, rilevava testualmente:

“*...Nel Decreto Prefettizio ... il Prefetto di Firenze identifica la S.S. ... “strada classificata extraurbana tipologia C”. L'articolo 2 del Codice della Strada identifica le strade extraurbane secondarie di tipo C come strade ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine ...*”.

B) Ciò detto, la strada in oggetto ha tali caratteristiche e, tra queste, la banchina.

La “banchina” è la “*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*” (art. 3 CdS).

Sull’argomento si è recentemente pronunciata la Suprema Corte, che, nel giugno di quest’anno, ha statuito:

“*per banchina deve considerarsi uno spazio all'interno della sede stradale, esterno rispetto alla carreggiata, destinato al passaggio dei pedoni o alla sosta di emergenza; pertanto, essendo la banchina pavimentata elemento comune alle autostrade, alle strade extraurbane e alle strade urbane di scorrimento, essa, per sua natura, si identifica con uno spazio avente questa precipua attitudine e, dunque, oltre a dover restare libero da ingombri, deve avere una larghezza tale da consentire l'assolvimento effettivo delle predette funzioni, tenuto conto che anche la strada urbana di scorrimento è caratterizzata da un intenso flusso stradale veicolare ininterrotto per lunghi tratti e per la quale si profila, quindi, la medesima necessità di garantire l'esistenza di fasce laterali in cui poter effettuare una sosta di emergenza o un transito pedonale*” (Cass. Civ., II, 20.6.2019, N. 16622).

A parere di questo Tribunale, con quest’ultima pronuncia, la Corte di Cassazione ci ha consegnato una definizione di banchina che – nella parte in cui include tra le funzioni anche la destinazione alle soste di emergenza dei veicoli – va oltre il dato normativo.

Tant’è che, solo qualche mese prima, i giudici della stessa Sezione (II) della Suprema Corte, nel pronunciare su un analogo caso fiorentino e disattendere il motivo di ricorso, col quale l’utente della strada sosteneva l’inesistenza della banchina, facevano affermazioni di principio diverse, in aderenza col dato normativo. Viste le peculiarità tecniche dell’argomento, val la pena riportare integralmente il ragionamento svolto dagli Ermellini nel marzo del corrente anno:

“*La seconda censura, relativa all'inesistenza della banchina laterale - o meglio, più in generale, all'inidoneità dello spazio esistente a destra della linea di delimitazione della carreggiata ad essere considerato come banchina - non è fondata per due distinti, ma convergenti, profili. Innanzitutto il Codice della strada non prevede una misura minima della banchina, che viene definita soltanto come la "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".*

In secondo luogo, la banchina non ha affatto la "funzione di limitare gli effetti negativi sullo svolgimento del traffico" ipotizzata dal ricorrente (cfr. pag. 6 del ricorso), 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" (Cass. Sez.4 penale, Sentenza n. 809 del 10/05/1967 Ud., dep. 29/11/1967, Rv. 106156; conforme, Cass. Sez. 4 penale, Sentenza n. 4139 del 18/03/1988 Ud., dep. 01/04/1988, Rv. 178046).

Ne consegue che la banchina non è destinata al transito dei veicoli, bensì dei pedoni; ed in effetti l'art. 190 C.d.S., 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” (Cass. Civ., II, 29.3.2019, N. 8934).

Quest'ultimo passaggio della motivazione è particolarmente significativo, in quanto chiarisce definitivamente, a completamento e chiusura del discorso svolto in precedenza, che la "destinazione" della banchina ha a che fare solo con il transito e la sicurezza dei pedoni, tanto è vero che la circostanza che, in via eccezionale, la banchina sia utilizzata dai conducenti per soste di emergenza non vale a mutare quella destinazione.

È palese come le due pronunce qui citate assumano posizioni diverse sulla funzione e, quindi, sulla nozione della banchina:

- da una parte (Cass. Civ. N. 8934/2019), si sancisce che la banchina è destinata unicamente ai pedoni e che l'eccezione (sosta d'emergenza), pur contemplata dall'ordinamento, non ha a che fare con la sua funzione e, quindi, non entra nella sua nozione ("**La circostanza che sia ammesso, occasionalmente, l'utilizzo della banchina per eventuali soste di emergenza dei veicoli non ne muta la destinazione**"); dopo di che, il precipitato logico di tale assunto è che la banchina non debba avere necessariamente una larghezza tale da consentire le soste di emergenza, proprio perché queste sono evenienze eccezionali, che esulano dall'ordinario e normale impiego;

- dall'altra (Cass. Civ. N. 16622/2019), si include la sosta di emergenza nella destinazione della banchina ("**... spazio ... destinato al passaggio dei pedoni o alla sosta di emergenza**") e, conseguentemente, si afferma che la sua larghezza deve risultare idonea all'assolvimento di entrambe le "funzioni", tant'è che si giunge ad identificare le banchine con "**fasce laterali in cui poter effettuare una sosta di emergenza o un transito pedonale**".

L'indirizzo condiviso da questo Tribunale è quello espresso dalla pronuncia del marzo 2019 (Cass. Civ. N. 8934/2019), deponendo in tal senso numerosi argomenti e, soprattutto, le norme del Codice della Strada che, a più riprese, fanno riferimento alla banchina.

Ai sensi dell'art. 157, comma terzo, C.d.S., fuori dei centri abitati, i veicoli in sosta o in fermata devono essere collocati fuori della carreggiata, ma non sulle piste per velocipedi né sulla banchina, "**salvo che sia appositamente segnalato**".

Già alla luce di questa norma è evidente come sia del tutto eccezionale che i veicoli si fermino o sostino sulla banchina.

Ciò può verificarsi solo quando la possibilità di sosta o di fermata sia appositamente segnalata e, quindi, è già assolutamente chiaro come la fermata e la sosta dei veicoli non abbiano a che fare con la destinazione e funzione della banchina.

Ancor più *tranchant* è il disposto dell'art. 158, comma secondo, C.d.S., a tenore del quale la sosta è "**vietata**" sulle banchine, salvo diversa segnalazione.

Valgono, a tal proposito, le considerazioni appena svolte: se la sosta veicolare è vietata ed è consentita solo in casi eccezionali, ove sia presente apposita segnalazione, è nelle cose che la larghezza della banchina non debba essere, di norma ed ordinariamente, parametrata sulla sosta dei veicoli.

Coerentemente, l'art. 190, comma primo, C.d.S. prescrive che i pedoni debbano circolare sui marciapiedi, sulle banchine, sui viali e sugli altri spazi per essi predisposti.

Il dato normativo è, ancora una volta, ineludibile: la banchina rientra tra gli "*spazi*" predisposti per la circolazione dei pedoni.

Ed è su questa funzione che la larghezza della banchina va parametrata, larghezza che il Codice della Strada non prevede, per cui è rimesso al prudente apprezzamento del giudice di merito stabilire, di volta in volta, se le dimensioni date consentano alla banchina di assolvere la sua funzione.

Né può deporre in altro senso il DM N. 6792 del 5/11/01, che prevede una larghezza di un metro della banchina.

Si tratta di una prescrizione non inderogabile e che opera solo per le nuove costruzioni: "**Le presenti norme si applicano per la costruzione di nuovi tronchi stradali**" (art. 2).

Anzi, proprio il fatto che le norme dettate da tale decreto valgano solo per i nuovi tronchi stradali e che non siano inderogabili conferma che le banchine delle strade preesistenti possano avere una larghezza inferiore.

Ove fosse necessario rinvenire ulteriori argomenti per escludere che la banchina sia destinata alla sosta di emergenza dei veicoli e che debba avere una larghezza parametrata su tale funzione, è solo il caso di aggiungere, a chiusura dell'argomento, che l'art. 2 C.d.S. – la stessa disposizione che prevede i requisiti strutturali della strada urbana di scorrimento –, nel dare la definizione di autostrada, sotto la lettera A) del comma terzo, prevede che vi possa essere una banchina pavimentata a sinistra.

Siffatta prescrizione fa *pendant* con la definizione di banchina delineata dall'art. 3, N. 4, C.d.S.: la banchina può esser compresa tra il margine della carreggiata e lo spartitraffico.

Lo spartitraffico rimane, normalmente, alla sinistra di chi guida, per cui è confermato che la banchina può trovarsi anche a sinistra e se è vero – com'è vero – che le banchine a sinistra hanno sempre dimensioni molto ridotte (anche in autostrada la larghezza della banchina a sinistra è sempre di pochi centimetri), si ha una inequivocabile riprova di quanto si è sostenuto sin qui in ordine alla funzione ed alle dimensioni dell'elemento strutturale in oggetto.

Conclusivamente:

- la banchina è destinata ai pedoni;
- in mancanza di una prescrizione normativa che imponga per tutte le banchine una larghezza minima inderogabile, è sufficiente che le sue dimensioni consentano il passaggio di un pedone, tanto più quando è presente anche il marciapiede, che, per definizione normativa, è la parte della strada, esterna alla carreggiata, destinata ai pedoni (vd. art. 3, N. 33, C.d.S.).

Stando alle fotografie allegate agli atti in prime cure, emerge che:

- la strada teatro della rilevazione è delimitata da una striscia continua che segna il margine della carreggiata;
- tra la striscia (o margine) e gli elementi esterni alla carreggiata (arginello, ciglio etc.) descritti nel citato art. 3 trovasi quella parte di strada che è la banchina: una banchina corrispondente alla nozione ed alla funzione che poc'anzi sono state illustrate e delineate.

Per le ragioni esposte, va accolto l'appello e, per l'effetto, va riformata la sentenza impugnata, respingendo l'opposizione proposta in primo grado.

Le peculiarità tecniche proprie delle questioni affrontate, la circostanza che su taluni profili (vd. nozione di banchina) si registrino incertezze anche in seno alla giurisprudenza della Suprema Corte e la contumacia dell'appellato giustificano la declaratoria di irripetibilità delle spese di lite.

P.q.m.

Il Tribunale, definitivamente pronunciando, così provvede:

- 1) dichiara la contumacia dell'appellato M.G.;
- 2) accoglie l'appello e, per l'effetto, in riforma della sentenza impugnata, respinge l'opposizione proposta in prime cure;
- 3) dichiara irripetibili le spese di lite anticipate dall'appellante.

Sentenza resa *ex* articolo 281 *sexies* c.p.c., in Firenze, il 17 dicembre 2019

Il Giudice

Dott. Massimo Donnarumma