

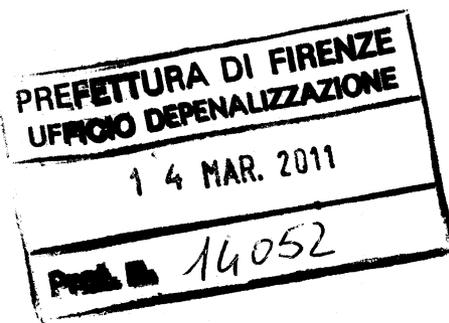


# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione  
e i Sistemi Informativi e Statistici  
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale  
Divisione II

Prot. n. 1380 11.03.2011

Alla Prefettura di Firenze  
Ufficio Territoriale del Governo  
Via Cavour, 1  
50129 Firenze



e p.c. Al Ministero dell'Interno

Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali  
Direzione Centrale per gli Uffici Territoriali  
del Governo e per le Autonomie Locali  
Area II Sistema Sanzionatorio Amministrativo  
Piazza del Viminale, 1 - 00184 Roma

Dipartimento della Pubblica Sicurezza  
Direzione Centrale per la Polizia Stradale,  
Ferroviaria, delle Comunicazioni  
e per i Reparti Speciali della Polizia di Stato  
Servizio Polizia Stradale  
Via Tuscolana, 1548 - 00173 Roma

Oggetto: - Disciplina per la classificazione delle strade. Equilibrio tra aspetti infrastrutturali e di sicurezza della circolazione. Art. 2 CdS. Art. 2 c. 8 Reg.. Riflessi in tema di installazione di postazioni fisse di rilevamento della velocità. Art. 4 c. 2 DL n. 121/2002 come convertito in L n. 168/2002. Rif. prot. n. 10670/2011 Area III del 02.03.2011.

Con riferimento alle problematiche evidenziate nella nota in riscontro, e acquisito per le vie brevi anche l'avviso della Direzione Generale per le Infrastrutture Stradali, si comunica quanto segue.

Ai sensi dell'art. 2 c. 8 del Regolamento di esecuzione del Codice della Strada (DPR n. 495/1992), nelle more degli adempimenti di cui all'art. 13 c. 5 del Codice (DLs n. 285/1992), le disposizioni relative alla sicurezza della circolazione connesse alla classificazione tecnico-funzionale di cui all'art. 2 c. 2 del Codice si applicano alle strade esistenti che hanno caratteristiche corrispondenti a quelle individuate dall'art. 2 c. 3 del Codice per ciascuna classe di strada.

Al riguardo si osserva che la nota del Comune di Firenze, Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità, prot. n. 12576/01/2010/A6 del 26.03.2010, con la quale è stata operata la classificazione funzionale di alcune infrastrutture viarie (Viale Lavagnini, Viale Matteotti, Viale Gramsci, viale Etruria, Viale XI Agosto), risulta conforme alle vigenti disposizioni in materia.

Si osserva inoltre che i piani urbani del traffico, ai sensi dell'art. 36, cc. 4 e 5 del Codice, per gli obiettivi che si propongono, sono strumenti di pianificazione, ed uno dei presupposti per la loro redazione, è la classificazione funzionale delle strade, prevista dal paragrafo 3.1.1 delle Direttive ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico, emanate in data 12.04.1995.

Nel paragrafo 3.1.1 è anche chiaramente detto che la classifica viene redatta tenuto conto - da un lato - delle caratteristiche strutturali fissate dall'art. 2 del Codice della Strada e delle caratteristiche geometriche esistenti per ciascuna strada in esame, nonché delle caratteristiche funzionali, e - dall'altro lato - dal fatto che le anzidette caratteristiche strutturali previste dal nuovo CdS sono da considerarsi come "obiettivo da raggiungere" per le strade esistenti, laddove siano presenti vincoli fisici immediatamente non eliminabili.

Tali piani sono poi soggetti ad aggiornamento periodico in funzione delle intervenute modifiche in materia di viabilità.

Il Comune di Firenze, per quanto risulta dagli atti trasmessi, ha operato in coerenza con tali principi, ed alcune strade, in particolare quelle di cui si discute, sono state oggetto di interventi strutturali che hanno consentito di elevarle al rango di tipo D secondo l'art. 2, c. 3, del CdS.

L'aspetto formale legato al fatto che nel Piano Urbano del traffico non sia ancora stata aggiornata la classificazione in conseguenza delle mutate caratteristiche di alcune strade non significa ovviamente che tali caratteristiche non siano possedute, e quindi che su tali strade non si possano adottare le connesse disposizioni relative alla sicurezza della circolazione rese possibili dall'art. 2, c. 8, del Regolamento.

L'eventuale contrasto formale tra la classifica in funzione delle caratteristiche reali sia funzionali che tecniche, e quella riportata nel Piano di traffico non aggiornato, non ha alcun rilievo ai fini della applicazione delle disposizioni relative alla sicurezza della circolazione, posto che l'art. 2, c. 8, del Regolamento, non fa dipendere tale applicazione da presupposti particolari, ma solo alla esistenza delle caratteristiche corrispondenti a quelle individuate dall'art. 2, c. 3, del CdS per ciascuna classe di strada.

Diversamente opinando, per comuni che non hanno obbligo di redigere il PUT non riuscirebbe possibile avvalersi della prerogativa offerta dal comma 8, dell'articolo 2, del Regolamento, che è di fatto la norma che rende possibile l'adozione delle disposizioni relative alla sicurezza della circolazione su tutte le strade in pendenza della classifica definitiva di cui all'art. 13, c. 5 del CdS.

Inoltre il riconoscimento delle caratteristiche tecniche-funzionali di una strada non sembra alla scrivente richiedere necessariamente l'intervento dell'autorità politica di governo locale, essendo essenzialmente una attività tecnico-amministrativa.

Per quanto attiene infine all'ultimo quesito posto la risposta è affermativa, tenuto conto delle riflessioni che seguono.

I tipi di strada previsti nell'art. 2 c. 3 del Codice della Strada sono individuati in base alle caratteristiche tecniche.

Affinchè una strada assolva correttamente una funzione all'interno della rete dovrebbe avere caratteristiche tecniche adeguate ed omogenee lungo l'intera tratta funzionale.

Tale requisito teorico di fatto non è riscontrabile nella maggior parte dei casi, in quanto le strade esistenti raramente hanno tutte le caratteristiche proprie del tipo di strada richiesto, ma spesso una strada svolge una determinata funzione sebbene sia caratterizzata lungo l'estesa da differenti "tipologie geometriche", con difformità dai requisiti richiesti per una determinata tipologia, che possono essere sia di tipo diffuso sia di tipo puntuale.

La classificazione di una strada può dunque essere operata per tratti, purché le estese siano ragionevoli e non siano una successione di tratti con alternanze tanto frequenti tali da non far riconoscere all'utente il tipo di strada sulla quale sta circolando.

Si intende dire che il singolo tratto deve avere una lunghezza congrua, tale da consentire di riconoscere la natura della strada e tenere una condotta di guida coerente con le sue caratteristiche, fatte salve carenze localizzate.

Ciò al fine di evitare continui adattamenti nel comportamento e incertezze sulle regole da rispettare.

Quanto precede non necessariamente vincola il Prefetto nella sua attività di individuazione delle strade, o tratti di esse, sulle quali autorizzare il consentito rilevamento a distanza delle violazioni ai sensi dell'art. 4 del Decreto Legge n. 121/2002, convertito dalla Legge n. 168/2002 e successive modifiche.

Infatti, mentre è scontato che per poter autorizzare il rilevamento a distanza devono essere presenti le caratteristiche tipiche delle strade di cui all'art.2, comma 2, lettere C e D, del CdS, la presenza delle caratteristiche non è condizione sufficiente per adottare il provvedimento di autorizzazione.

Il c. 2 del richiamato art. 4 del D.L. n.121/2002, evidenzia quali altre condizioni devono essere oggetto di puntuale valutazione ai fini della autorizzazione, così come evidenzia che tale autorizzazione può riguardare solo "singoli tratti" di strade.

Si resta a disposizione per ogni eventuale ulteriore chiarimento.

FM/RS

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dr. Ing. Sergio DONDOLINI)

