

## **INTEGRAZIONE AL RICORSO PER LE MULTE AUTOVELOX DEL COMUNE DI FIRENZE IN MERITO ALLE RECENTI SENTENZE DEL TRIBUNALE DI FIRENZE (DOTT. MINNITI)**

Viale Lavagnini, Viale Gramsci, Viale Matteotti e Viale Etruria (entrata ed uscita città) non sono strade urbane di scorrimento, unica tipologia di strada urbana per cui l'art. 4 del dl 121/2002 consente l'uso di postazioni autovelox automatiche. Questo l'orientamento predominante, quasi unanime, dell'Ufficio del Giudice di Pace di Firenze che dal 2010 ad oggi ha prodotto un voluminoso corpo di sentenze di accoglimento di ricorsi avverso sanzioni amministrative per infrazioni rilevate dagli autovelox fissi posizionati su detti viali.

**Recentemente, tuttavia, il giudice dott. Minniti del Tribunale di Firenze**, adito in sede d'appello dal Comune di Firenze, si è opposto in alcune sue sentenze a tale consolidato orientamento della stragrande maggioranza dei giudici di pace di Firenze. Egli conferma la tassatività delle caratteristiche strutturali di cui all'art. 2 Cds, comma 3, lettera D, del CdS necessarie nelle strade urbane di scorrimento -- anche perché, seppur contestata dal Comune di Firenze, tale tassatività è stata più volte ribadita dalla Suprema Corte di Cassazione. Ma al contempo svuota tali caratteristiche di ogni significato ed effettività, restituendo alla Pubblica Amministrazione quella totale discrezionalità nell'installazione degli autovelox fissi in città che il legislatore ha inteso limitare ex art. 4 del dl 121/2002. In breve, non potendo il giudice decidere in favore del Comune di Firenze negando la tassatività delle caratteristiche strutturali, ponendosi così in contrasto con la Cassazione, egli riesce a produrre di fatto il medesimo esito: sì, le caratteristiche indicate dal Codice della Strada sono tassative, ma è la Pubblica Amministrazione che ha piena e incondizionata discrezionalità nel quantificarne le dimensioni.

**Per questo motivo, come si dimostra di seguito, sarà evidente che i provvedimenti del dott. Minniti sono viziati da illogicità e irragionevolezza.**

### **1) SULLA TASSATIVITÀ DELLE CARATTERISTICHE MINIME AFFINCHÉ UNA STRADA POSSA ESSERE CONSIDERATA "URBANA DI SCORRIMENTO"**

**Sul carattere tassativo delle caratteristiche minime strutturali** di cui all'art. 2 Cds non vi è dubbio alcuno, sia per la chiarezza del dato normativo, sia ad avviso della giurisprudenza e di merito e di legittimità. Lo stesso dott. Minniti, in sede di impugnazione da parte del Comune di Firenze di sentenze di accoglimento di ricorsi simili al presente, non pone dubbio alcuno sulla tassatività di tali caratteristiche.

### **2) ASSENZA DELLE CARATTERISTICHE STRUTTURALI MINIME: LA BANCHINA PAVIMENTATA, LE INTERSEZIONI A RASO, E LE APPOSITE AREE DI SOSTA**

Sui viali in questione è assente la **banchina pavimentata a destra** tra la striscia destra di delimitazione della carreggiata e gli elementi longitudinali più vicini, quali alberi, pali, parcheggi e/o marciapiedi. Il Codice della strada definisce la banchina come segue: "*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*". Tale banchina, ai sensi del D.M. n. 6792 del 05/11/2001 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle Strade*" non dovrebbe essere inferiore ad 1 metro.

Il dott. Minniti, errando, afferma invece che la banchina è presente sui suddetti viali.

**Orbene, il Tribunale di Firenze – affermando che viale Lavagnini e' dotato di banchina pavimentata - e' incorso in un errore visivo prima ancora che giuridico.** Come infatti si evince chiaramente dalle fotografie allegate, quanto affermato non corrisponde al vero, posto che lo spazio fra la striscia delimitante la carreggiata a destra e gli ostacoli verticali (aiuole, alberi, segnaletica, marciapiede e/o veicoli parcheggiati in appositi stalli) non è assolutamente idoneo ad essere qualificato come banchina. E' di tutta evidenza che lo spazio visibile nella foto non sia sufficiente ad assolvere la propria funzione, ovvero ospitare un veicolo in panne (invero neanche una bicicletta!) limitando gli effetti negativi sullo scorrimento del traffico.

**Infatti, lo scopo del legislatore nel "normare" le banchine**, definendole e inserendole fra le caratteristiche tassative per determinate tipologie di strade quale la strada di scorrimento, consiste in una duplice funzione di sicurezza. In primo luogo, viene così creata un'area esterna alla carreggiata utilizzabile per le più varie esigenze (tendenzialmente emergenziali) che possano occorrere all'automobilista senza intralciare – o intralciando il meno possibile – il traffico e quindi garantendo il suo scorrere in sicurezza. In secondo luogo, essa costituisce uno spazio di interposizione tra la carreggiata e gli elementi verticali quali

alberi, pali, segnaletica, marciapiede, etc., elementi potenzialmente pericolosi qualora troppo prossimi allo scorrimento del traffico.

Alla luce di ciò, quanto affermato dal dott. Minniti è illogico viste le dimensioni ridottissime (pochi centimetri) della banchina, ammesso per assurdo che possa definirsi tale. Una dimensione così ridotta fino a spingersi all'inesistenza, accompagnata dalla presenza di elementi verticali in prossimità della carreggiata, costituisce di per sé una caratteristica che contrasta e annienta una funzione essenziale di tale elemento strutturale: allontanare gli elementi verticali dalla carreggiata perché potenzialmente pericolosi per la circolazione di scorrimento.

Se fosse accolto l'orientamento del Tribunale di Firenze -- o quantomeno quello del dott. Minniti, secondo cui la banchina è obbligatoria ma, non avendo il legislatore quantificato la larghezza o lunghezza, essa può essere anche di pochi centimetri e interrotta da alberi, pali etc. -- è evidente che saremmo di fronte ad una caratteristica sì tassativa, ma al contempo del tutto svuotata di significato e quindi priva di qualsivoglia efficacia. In breve, caso più unico che raro, si tratterebbe di un obbligo privo di contenuto e quindi *tamquam non esset*.

L'assenza di banchina pavimentata a destra e la totale inidoneità dello spazio individuato nelle fotografie ad assolvere lo scopo della banchina, comportano la carenza in detti Viali di uno dei requisiti minimi per poter essere classificato quale strada di scorrimento.

\*\*\*

Gia' l'assenza di questa sola caratteristica è sufficiente per escludere che i Viali fiorentini siano strade di scorrimento, posto che le caratteristiche strutturali sono tassative e minime, di talché l'assenza anche di una sola di esse non ne consente tale classificazione.

**Ma vi e' anche altra caratteristica del viale non conforme alle previsioni normative, ossia la presenza di intersezioni a raso prive di semaforo in Viale Lavagnini, Viale Gramsci e Viale Etruria (uscita città).**

Nelle summenzionate sentenze del Tribunale di Firenze, il giudice ha erroneamente ritenuto che non esistano intersezioni a raso, sulla base di una erronea definizione delle stesse. Si legge infatti in una delle pronunce del dott. Minniti: “[...] sono intersezioni a raso solo quegli incroci che hanno parti del tratto stradale comuni a piu' strade e che sono tali gli incroci in cui i veicoli attraversano altra strada in parte o per intero. In parte quando possono prendere la corsia sul lato opposto a quello da cui si inseriscono, per intero invece quando la strada di provenienza prosegue dopo l'incrocio”. Secondo il Giudice, quindi, un'intersezione a raso è tale solo se chi proviene dalla strada laterale attraversa la principale, obbligando quindi il conducente del veicolo transitante su quella principale a fermarsi. Non sarebbe invece intersezione a raso quella intersezione in cui nessuno può immettersi nella via principale.

Così non è.

In primo luogo, perché le intersezioni stradali, a norma del Codice della Strada, possono essere di soli due tipi: intersezioni a livelli sfalati (con rampe di accelerazione e decelerazione, come in autostrada o superstrada), oppure intersezioni a raso (categoria residuale che include ogni altro tipo di incrocio, sia esso a croce, a Y o a T come nel caso di specie). Nel caso di specie, non possono esservi dubbi che si tratti di intersezione tra due strade, ovvero Viale Lavagnini/Via Landino, Viale Etruria/Via Rosai, Viale Gramsci/Via Varchi. Essendo quindi senza dubbio intersezioni stradali -- non altrimenti è classificabile l'incontro di due strade -- esse non potranno che essere a livelli sfalati o a raso. E non essendo presenti rampe o cavalcavia, non possono che classificarsi quale intersezione a raso.

In secondo luogo, i veicoli provenienti da Via Varchi si immettono su Viale Gramsci, e quindi siamo di fronte a flussi di traffico intersecanti. Trattasi di intersezione a raso anche nella ristrettissima (ed errata) definizione data dal Tribunale di Firenze.

In terzo luogo, chi percorrendo una via principale (come Viale Lavagnini e Viale Etruria) dovrà svoltare a destra (rispettivamente in Via Landino e Via Rosai), dovrà necessariamente rallentare (e all'occorrenza anche fermarsi in caso di attraversamento pedonale) per poter effettuare la manovra, così ostacolando imprevedibilmente lo scorrimento del traffico sulla strada di provenienza -- scorrimento che, come detto, è caratteristica primaria e persino denominante di questa tipologia di strade.

La *ratio* del requisito previsto dalla legge, ovvero sia la presenza di intersezioni a raso semaforizzate affinché una strada possa essere classificata di scorrimento, è la medesima già analizzata *supra*: rendere la fluidità del traffico prevedibile per l'utente della strada in relazione alla tipologia di strada stessa, nell'ottica

della sicurezza della circolazione. Diversamente, quando l'intersezione a raso è semaforizzata, viene garantita tale sicurezza tramite la prevedibilità del comportamento e reazioni degli altri automobilisti.

Al fine di chiarire ancor meglio quanto appena rilevato, si pensi alle autostrade e alle strade extraurbane principali (superstrade), dove lo scorrimento avviene a velocità molto sostenuta. L'unico tipo di intersezione ammesso dal legislatore è infatti a livelli sfalsati, il tipo di intersezione più sicuro in quanto non comporta forti rallentamenti sulla carreggiata principale. Non rileva che la rampa di uscita o decelerazione sia percorsa nello stesso senso di marcia della strada di provenienza: sempre di intersezione si tratta, ed essa dovrà essere a livelli sfalsati. Questo perché è evidente che se un veicolo dovesse effettuare una svolta a destra di 90 gradi per uscire da un'autostrada o da una superstrada, creerebbe un gravissimo pericolo agli altri veicoli che sopraggiungono. Agli antipodi sono invece le strade urbane di quartiere e locali, dove sono ammesse intersezioni di qualsiasi tipo non semaforate, in quanto il ridotto e lento flusso del traffico è tale da rendere idonei tali incroci. Sulle strade urbane di scorrimento -- che in termini di velocità e fluidità del traffico si situano quale categoria intermedia tra le due appena ricordate -- è sì ammessa l'intersezione a raso, ma essa dovrà essere semaforata proprio in ragione della caratteristica di scorrimento come sopra descritta. Questo indipendentemente dal fatto che l'intersezione consista in strade con sensi di marcia intersecanti o meno.

### **3) CLASSIFICAZIONE PER 'TRATTI' E VIZI DELL'AUTORIZZAZIONE PREFETTIZIA**

Dunque non possono esservi dubbi che i Viali fiorentini -- in assenza di tutti i requisiti di legge - non sono strade di scorrimento nella loro interezza, ma non lo sono neanche per singoli tratti.

Seppur è vero che singoli tratti di una strada aventi le caratteristiche di cui all'art. 2 Cds -- purché ragionevoli e strutturalmente uniformi, come si vedrà di seguito -- siano suscettibili di essere presidiati da autovelox fisso, **è per prima cosa altrettanto vero che l'individuazione di tali tratti deve avvenire con apposito decreto prefettizio, che nel caso in questione non esiste.**

Sul punto il Tribunale di Firenze correttamente (e profusamente) cita la giurisprudenza della Corte di Cassazione, sentenza n. 7872 del 2011, senza però poi giungere alle dovute e necessarie conclusioni. Secondo la Suprema Corte infatti spetta al prefetto individuare determinate strade o tratti di esse nell'elenco delle strade di scorrimento. Eppure il Giudice d'appello, ancora una volta errando, ritiene tale strada idonea sulla sola base di quanto dichiarato dal Comune di Firenze che, con una nota del 25.3.2010, "dà atto" che detti Viali presentano le necessarie caratteristiche delle strade di scorrimento: una nota del Comune di Firenze non può assolutamente sostituire il necessario decreto prefettizio.

**Infatti, il decreto prefettizio che autorizza le postazioni fisse non individuano alcun tratto**, limitandosi appunto ad autorizzare le postazioni in "Viale Lavagnini altezza civico 12 -- ingresso città", "Viale Matteotti altezza civico 3 -- uscita città", "Viale Gramsci altezza civico 44 -- ingresso città", "Viale Etruria altezza via Bibbiena, direzione ingresso città", "Viale Etruria 20 mt dopo l'immissione della direttrice di Via Cavova (uscita città)". A meno di non voler considerare "tratto" stradale quel frammento di strada lungo pochi metri intorno ad un singolo numero civico -- contravvenendo ad ogni logica e al dato normativo -- non si può non concludere che il decreto del Prefetto è viziato perché in violazione dell'art. 4 del dl 121/2002 laddove prevede specificamente l'individuazione di tali tratti tramite apposito decreto prefettizio.

**Tanto è vero, la classificazione a tratti è possibile "purché i tratti siano ragionevoli e non siano una successione con alternanze tanto frequenti da non far riconoscere all'utente il tipo di strada sulla quale sta circolando"**. Così si è espresso del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti col parere n. 1380 del 11 marzo 2011 (peraltro citato dalla sentenza del Tribunale di Firenze!).

Erra nuovamente quindi il Tribunale di Firenze nella citata pronuncia laddove ritiene che i Viali, "nel tratto interessato dall'autovelox", ne possiedano le caratteristiche, poiché anche nelle immediate adiacenze delle postazioni autovelox, come chiaramente si evince dalla foto e come già dimostrato sopra, difettano le caratteristiche di legge. Soprattutto, il giudice non quantifica la lunghezza di tale tratto "interessato" dall'autovelox, ovvero se si stia parlando dell'immediata adiacenza dell'autovelox (la larghezza dello stesso?), oppure di un tratto che si estende un metro prima e dopo l'apparecchio, oppure un tratto di strada più lungo o persino più corto.

Il senso della classificazione delle strade di scorrimento ha una sua *ratio* facilmente intuibile, anche oltre alle singole caratteristiche fin qui analizzate: l'utente della strada deve sapere quale fluidità di traffico o quali imprevisti aspettarsi. Ma come può tutto ciò verificarsi se per "tratto" di strada di scorrimento si intende anche quel tratto così breve da poter essere percorso in pochi decimi di secondo alla pur limitata velocità di 50 km/h?

A titolo esemplificativo, si consideri quanto segue. Un'auto in sosta sulla carreggiata autostradale potrebbe causare un incidente, perché l'automobilista che sopravviene fa affidamento su un determinato scorrere del traffico consono a questa tipologia di strada. Ciò considerato, è obbligatoria la presenza di una vera e propria corsia d'emergenza. La stessa auto ferma in carreggiata in una strada urbana di quartiere ha possibilità molto minori di causare un incidente, poiché chi vi transita sa che è strada senza corsia d'emergenza, senza banchina, che può incontrare auto che fanno manovre di parcheggio o svolte alle intersezioni, e pertanto adotterà una tipologia di guida appropriata. .

I requisiti previsti tassativamente dal legislatore per le strade urbane di scorrimento – almeno due corsie di marcia, intersezioni semaforizzate, banchina pavimentata a destra, etc. – hanno proprio lo scopo di far fluire il traffico, di preannunciare all'automobilista rallentamenti e soste, di allontanare gli ostacoli verticali dalla carreggiata, il tutto per garantire non il solo traffico in sé, ma soprattutto la sicurezza degli utenti della strada. Né i Viali, né alcun "tratto" ragionevole di essi consentono all'utente quell'affidamento tipico della "strada di scorrimento": le auto parcheggiate possono immettersi direttamente sulla carreggiata (vedi Viale Matteotti, Gramsci e Lavagnini), i veicoli che devono svoltare a destra su altra strada devono rallentare fino a fermarsi (vedi Viale Lavagnini, Viale Etruria e Viale Gramsci), poiché se c'è un mezzo in panne o fermo sul ciglio della carreggiata ne invade la corsia di destra per almeno tre quarti in quanto assente una banchina degna di tale nome.

**In breve, i Viali non sono strade urbane di scorrimento perché sono assenti sia le caratteristiche strutturali previste dalla legge, sia i requisiti "burocratici" ed in particolare l'individuazione da parte del Prefetto dei rispettivi tratti di strada "ragionevole" e la conseguente autorizzazione all'installazione di autovelox.**