

R.G. n.84299/2017

TRIBUNALE di ROMA SEZIONE Sez.XIII°

All'udienza odierna davanti al Giudice dott.Massimo Moriconi sono comparsi i difensori delle parti che si riportano e chiedono che la causa sia decisa.

Il Giudice,

datone atto,

decide la causa come da dispositivo e motivazione che seguono ai sensi dell'art.281 sexies cpc.

Roma, 28/02/2019

Il Giudice



In NOME del POPOLO ITALIANO
TRIBUNALE di ROMA SEZIONE Sez.XIII°

N. RG. 84299-2017 sent.n.4587-19

REPUBBLICA ITALIANA

Il Giudice **dott. cons. Massimo Moriconi**

nella causa in grado di

APPELLO

tra

Roma Capitale in persona del Sindaco pro tempore (Avvocatura Capitolina)
appellante

E

(avv.ti .)

appellate

ha emesso e pubblicato, ai sensi dell'art.281 sexies cpc, alla pubblica udienza del 28.2.2019, facente parte integrale del verbale di udienza, la seguente

S E N T E N Z A

ABSTRACT

- | | |
|----|---|
| 1- | I fatti e le prospettazioni delle parti, pag.2 |
| 2- | Gli esiti della consulenza tecnica disposta dal Giudice, pag.6 |
| 3- | Oneri probatori, pag.8 |
| 4- | Risultanze e valutazione degli accertamenti, pag.10 |

letti gli atti e le istanze delle parti,

osserva:

La motivazione che segue è stata redatta ai sensi dell'art.16-bis, comma 9-octies (aggiunto dall'art. 19, comma 1, lett. a, n. 2-ter, D.L. 27 giugno 2015, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla L. 6 agosto 2015, n. 132) decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221 secondo cui *gli atti di parte e i provvedimenti del giudice depositati con modalita' telematiche sono redatti in maniera sintetica*.

Poiché già la novella di cui alla l. 18 giugno 2009, n. 69 era intervenuta sugli artt.132 cpc e 118 att.cpc , prevedendo che la sentenza va motivata con una **concisa e succinta** esposizione delle ragioni di fatto e di diritto della decisione, occorre attribuire al nuovo intervento un qualche significato sostanziale, che tale non sarebbe se si ritenesse che l'innovazione ultima sia puramente ripetitiva - mero sinonimo- del concetto già precedentemente espresso.

La necessità di smaltimento dei ruoli esorbitanti e le prescrizioni di legge e regolamentari (cfr. Strasburgo 2) circa la necessità di contenere la durata della cause, impongono pertanto applicazione di uno stile motivazionale **sintetico** che è stile più stringente di previgente alla disposizione dell'art. 19, comma 1, lett. a, n. 2-ter, d.l.83/2015.

*

L'appello di Roma Capitale contro la sentenza n. 30683/2017 del 6.11.2017 del G.D.P. di Roma **NON** è fondato.

-1- I fatti e le prospettazioni delle parti

Premetteva l'appellante che con ricorso ex artt. 22 e ss. della Legge n. 689/81, gli attuali appellati avevano convenuto in giudizio Roma Capitale davanti al Giudice di Pace, affinché venisse accertata e dichiarata l'illegittimità di n. 10 verbali di violazione del Codice della strada di cui 8 impugnati dal (nn. 13170713949 del 2.5.2017, 13170737707 del 3.5.2017, 13170817988 del 10.5.2017, 13170846626 del 11.5.2017, 13170792914 del 6.5.2017, 13170809891 del 9.5.2017, 13170805657 del 8.5.2017, 13170747827 del 4.5.2017), uno dalla (n. 13170739968 del 3.5.2017) e uno dal (n. 13170749013 del 4.5.2017). Tali verbali, emessi da Roma Capitale, erano inflittivi ciascuno della sanzione pecuniaria di € 94,88, ed erano tutti relativi all'accesso e al transito del **veicolo di proprietà degli appellati nella corsia preferenziale di Via di Portonaccio, ingresso 69, alt. deposito Trambus, dir.Via Tiburtina nella corsia riservata ai mezzi pubblici**.

Precisava che le violazioni erano state rilevate mediante il sistema "SIRIO VES 1.0." e che gli appellati asserivano l'illegittimità dei verbali per l'assenza di idonea segnaletica stradale, sia verticale che orizzontale, apposta all'ingresso del varco in questione, ed inoltre per la mancanza di adeguata informazione circa il ripristino della corsia preferenziale.

Roma Capitale - continuava l'appellante - si era costituita ritualmente in giudizio, depositando comparsa di costituzione e risposta con la quale aveva contestato tutto quanto *ex adverso* dedotto affermando la legittimità dei verbali opposti.

Cionondimeno, il G.D.P. aveva annullato i verbali, ritenendo provata, anche per via di notorietà, l'insufficiente informazione all'utenza della riattivazione del servizio dal 2.5.2017 del divieto di percorrere la corsia riservata ai mezzi pubblici, che era stato sospeso dal 2011 a causa di lavori strutturali stradali, che ne avevano reso libera la circolazione; nonché provati l'assenza di preventiva segnaletica e l'inidoneità di quella orizzontale; l'impossibilità una volta imboccata la corsia preferenziale di uscirne non sussistendo la possibilità di deviazione su altra corsia liberamente utilizzabile; circostanze riconosciute dalla stessa amministrazione; e quindi la sussistenza di errore scusabile.

Roma Capitale contestava la sentenza del GDP eccependo che:

1. secondo il principio generale che regola l'onere della prova NON incombeva all'Amministrazione dimostrare la legittimità del comando contenuto nei segnali esposti sulla pubblica via, quanto agli oppositori dimostrarne l'illegittimità (arg. ex art. 2697 cc);
2. egualmente non provato si presentava l'assunto che la segnaletica apposta ai varchi fosse inadeguata in quanto priva dei requisiti di posizione, colorazione, forma, dimensioni e altezza previsti dal Codice della Strada ;
3. la segnaletica orizzontale e verticale apposta dall'Atac fin dal primo giorno di vigenza del divieto e "*rinfrescata*" tra l'11 e il 12 luglio era del tutto corretta e sufficiente a rendere noto al pubblico i divieti imposti e i comportamenti da osservare;
4. la P.A. (cioè Roma Capitale) aveva provveduto all'informazione alla cittadinanza dell'attivazione della corsia a mezzo web, media, cartelloni a messaggi variabili propri e della società gestrice l'autostrada A24 limitrofa alla via di Portonaccio, nonché mediante servizio di pattugliamento sulla via di Portonaccio nei pressi della segnaletica verticale posta in opera;
5. nonostante l'attuale segnaletica e le indubbie informazioni offerte alla cittadinanza, il grandissimo numero di accessi vietati (ancora 953 a settembre 2017) dimostrava, ad

avviso di Roma Capitale, l'esistenza di *“una certa resistenza”* (testuale) della cittadinanza ad accettare le nuove regole;

6. la circostanza che il 41,86% dei verbali notificati da maggio a ottobre 2017 siano stati pagati dai trasgressori attesta la riconosciuta illegittimità del transito da parte degli stessi trasgressori,

Si costituivano ritualmente gli appellati, contestando radicalmente gli assunti di Roma Capitale e chiedendo la conferma della sentenza del GDP.

A tale proposito osservavano:

- a) diversamente da quanto opinato da Roma Capitale non si contestava da parte degli utenti contravvenzionati la conformità della segnaletica orizzontale e verticale alle prescrizioni del C.D.S. quanto invece l'inidoneità e insufficienza della stessa, come riconosciuto dalla stessa Amministrazione Comunale; e in altre parole l'inadeguatezza e la non immediata percepibilità della segnaletica da parte degli utenti, in particolare con violazione dell'art.79 del Reg. al C.D.S. che prevede che

1. Per ciascun segnale deve essere garantito uno spazio di avvistamento tra il conducente e il segnale stesso libero da ostacoli per una corretta visibilità. In tale spazio il conducente deve progressivamente poter percepire la presenza del segnale, riconoscerlo come segnale stradale, identificarne il significato e, nel caso di segnali sul posto, di cui al comma 2, attuare il comportamento richiesto...

...

5. Tutti i segnali devono essere percepibili e leggibili di notte come di giorno.

6. La visibilità notturna può essere assicurata con dispositivi di illuminazione propria per trasparenza o per rifrangenza con o senza luce portata dal segnale stesso. La rifrangenza è in genere ottenuta con l'impiego di idonee pellicole.

7. In ogni caso tutti i segnali, con eccezione di quelli aventi valore solo nelle ore diurne e di quelli con illuminazione propria, di cui gli articoli 156 e 157 ancorché posti in zona illuminata, devono essere rifrangenti in modo che appaiano di notte con le stesse forme, colori e simboli con cui appaiono di giorno.

8. Tutti i segnali devono essere realizzati in modo da consentire il loro avvistamento su ogni tipo di viabilità ed in qualsiasi condizione di esposizione e di illuminazione ambientale

- b) i segnali stradali apposti erano pochi e non facilmente percepibili dagli conducenti dei veicoli specialmente considerando che gli stessi essendo in transito avevano solo pochi secondi per avvedersi dei segnali e percepirne il significato;

- c) i segnali erano mal posizionati e coperti da veicoli in sosta e da vegetazione;
- d) i segnali erano pre-esistenti e contraddittori;
- e) mancava totalmente la segnaletica orizzontale indicante la presenza della corsia preferenziale e ciò in violazione dell'art. 140 Reg.att.C.D.S. che prevede che

le corsie riservate, qualora non protette da elementi in elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle altre corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di lunghezza ed una gialla di 30 cm, distanziate tra loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della corsia riservata

f) l'illegittimità della segnaletica orizzontale è dimostrata anche dal fatto che Roma Capitale nella notte fra l' 11 e il 12 luglio 2017 abbia provveduto al totale rifacimento della stessa come da fotografie allegate e dal servizio giornalistico indicato nell'atto

g) la mancata attuazione sul campo della Determina Dirigenziale n. QC/145/2017 del 21/02/2017 emessa dal Dipartimento Mobilità e Trasporti del Comune di Roma. Con tale delibera si decideva di ripristinare la corsia preferenziale di Via di Portonaccio disponendo *l'approvazione delle nuove discipline di traffico come da elaborato TAV. PP 14 001 REV. 0; l'abolizione delle discipline in contrasto con il presente provvedimento; l'istituzione di Tabelle di preavviso di divieto di transito e direzione consentite in Via Giuseppe Mirri e Largo Domenico De Dominicis, tabella di preavviso di corsia preferenziale controllata elettronicamente a 180 mt., divieto di transito ad eccezione mezzi di trasporto pubblico di linea, taxi, autorizzati e veicoli diretti alle aree interne. Strada senza uscita, preavviso di strada senza uscita, tabella di uso corsie con indicazione del "controllo elettronico della corsia preferenziale" eccetto autorizzati, segnaletica verticale ed orizzontale di attraversamento pedonale, direzioni obbligatorie a sinistra eccetto autorizzati, divieti di accesso, direzione obbligatoria diritto, divieti di fermata, delineatore speciale di ostacolo con passaggi consentiti, divieto di transito ai pedoni, cicli, ciclomotori, merci pericolose, limite di velocità 40 km/h, curva pericolosa a destra, delineatori modulari di curva, segnaletica orizzontale ecc., il tutto come meglio rappresentato in planimetri allegata che forma parte integrante del presente provvedimento.* Ebbene, proseguivano gli appellati, gran parte della segnaletica prevista è risultata insufficiente e contraddittoria e non è stato dato seguito alle prescrizioni della Determina in relazione alle indicazioni di strada senza uscita e relativo preavviso, e delineatore speciale di ostacolo con passaggi consentiti.

h) L'Amministrazione Comunale sosteneva di aver provveduto all'informazione dell'attivazione della corsia alla cittadinanza a mezzo sito web, media, cartelloni a messaggi variabili propri e della Società che gestisce l'autostrada A24 limitrofa alla via di Portonaccio, nonché mediante un servizio di pattugliamento sulla via di Portonaccio nei pressi della segnaletica verticale posta in opera.

In realtà - assumono gli appellati - non era stato affatto adempiuto dall'amministrazione capitolina dalla Determinazione Dirigenziale n. 145 del 21 febbraio 2017 integrata dalla Determinazione Dirigenziale n. 193 del 10 marzo 2017, come provato dagli appellati con gli allegati 3 e 4 . Infatti la corsia preferenziale di Via di Portonaccio, al momento del ripristino e per lungo tempo, **non appariva** dal sito della mobilità di Roma Capitale e di ATAC, che di contro la continuava a segnalare come percorribile fino al termine dei lavori stradali su via Tiburtina

-2- Gli esiti della consulenza tecnica disposta dal Giudice

La relazione peritale, disposta e acquisita dal Giudice, si presenta immune da errori o vizi, tecnico-logico-giuridici ¹ ed è pienamente condivisibile.

I quesiti che il Giudice aveva posto al CTU con l'ordinanza del 7.5.2018 sono i seguenti:

Il consulente tecnico di ufficio nominato, con motivata (e storicizzata all'epoca dei fatti) relazione scritta e fotografica, effettuati i necessari sopralluoghi, effettuato ogni utile accertamento anche presso Uffici Pubblici presso i quali è autorizzato, in contraddittorio, ad acquisire copia di atti pertinenti, ed esaminati gli atti di causa e la documentazione prodotta

a)- descriva analiticamente i luoghi rilevanti ai fini del decidere;

b) indichi se e quali cartelli verticali e orizzontali siano stati apposti dal Comune e da altre autorità, enti e società, per segnalare la possibilità di accesso e transito sulla corsia riservata ai mezzi pubblici di via di Portonaccio

c) indichi se e quali cartelli verticali e orizzontali siano stati apposti dal Comune e da altre autorità, enti e società, per segnalare il successivo divieto di accesso e transito sulla corsia riservata ai mezzi pubblici di via di Portonaccio

Il CTU dovrà illustrare i punti e le posizioni degli avvisi, per ogni provenienza e accesso alla via di Portonaccio (non solo per l'ingresso 69), dove siano risultati apposti, ponendo attenzione alla progressione delle installazioni, seguente al provvedimento comunale del 21.2.2017, ma non effettuate uno actu, indicandone le rispettive tempistiche e modalità

¹ È significativo a tale riguardo che Roma Capitale non abbia ritenuto utile o necessario, pur avendo nominato un suo consulente di parte che partecipava alle operazioni peritali, inviare osservazioni e rilievi, una volta ricevuta la bozza della relazione redatta dal perito Roberto D'Andrea nominato dal Giudice. Né possono essere esaminate le osservazioni tecniche tardivamente (e surrettiziamente) inserite nelle note autorizzate del 15.2.2019 di Roma Capitale sia perché assolutamente tardive in relazione al termine assegnato dal Giudice con l'ordinanza del 17.5.2018 e ss, sia perché non possono essere inseriti e sviluppati rilievi di tal genere nelle note autorizzate con chiaro evidente e inaccettabile vulnus del diritto di difesa della controparte (oltretutto non essendo neppure previste repliche) e infine perché non provenienti dal consulente di parte che è un esperto ma dall'avvocato che ha redatto le note autorizzate. Le ragioni dell'omissione attengono a ritardi organizzativi interni all'Ufficio Legale di Roma Capitale (cfr. pag. 9 note autorizzate Roma Capitale) la cui rilevanza nel giudizio è pari a zero.

Il CTU dovrà accertare in primo luogo la conformità degli avvisi al Codice della Strada (e Regolamento relativo) nonché la visibilità, in tutto o in parte degli avvisi da parte dell'utente normale. Nonché se la visibilità, ove accertata, risulti agevole, di chiara ed univoca interpretazione, e non invece incerta e contraddittoria; in sé o con altri avvisi circostanti.

Il CTU valuterà anche le eventuali condotte negative del Comune (ciò mancata apposizione di segnale dove invece necessario o consigliabile)

Tenendo conto che dal 2.5.2017 secondo il provvedimento del Comune era vietato l'accesso ed il transito nella corsia preferenziale suddetta.

*

La premessa attestata da tutti gli atti e che costituisce quindi fatto pacifico è che la corsia preferenziale di cui trattasi veniva sospesa nel 2011, in via provvisoria, per l'esecuzione dei lavori di costruzione della Nuova Circonvallazione Interna, della Nuova Stazione Tiburtina — lato Est e successivamente per i lavori di costruzione del collettore fognario "Maranella — 2° stralcio", i quali lavori, interessando vaste aree e viabilità del quadrante est della città, provocavano ripercussioni notevoli sul traffico privato e reso necessario il libero utilizzo della Via di Portonaccio per fluidificare il traffico privato stesso.

Nel periodo (anni) in cui la corsia preferenziale era stata disattivata, la suddetta Via di Portonaccio era trafficata quotidianamente da migliaia di automobilisti, attesa la sua importanza strategica per la mobilità del quadrante Nord-Orientale della città.

In data 21.02.2017 il Comune di Roma Capitale emanava la determinazione dirigenziale n. rep. QG/14512017, n. prot. QG/6788/2017, con la quale istituiva le discipline di traffico conseguenti alla riattivazione della corsia preferenziale *de quo*, disponendo inoltre l'abolizione di tutte le discipline di traffico in contrasto con quanto previsto dal suddetto provvedimento.

In data 20.04.2017 il Comune di Roma Capitale, come da precedente determinazione, ripristinava il divieto di transito agli autoveicoli privati attraverso la riattivazione della corsia preferenziale per i mezzi di trasporto pubblico e quelli autorizzati, con annesso controllo dell'accesso attraverso le telecamere di sorveglianza attivate a partire dalle ore 00:00 del giorno 02.05.2017, (Determinazione Dirigenziale n. 145 del 21 febbraio 2017 del Dipartimento Mobilità e Trasporti, successivamente modificata e integrata con Determinazione Dirigenziale n. 193 del 10 marzo 2017)

-3- Oneri probatori

Sulla base del disposto dell'art. 6 co.11 del Decreto legislativo n. 150 del 1° settembre 2011 il giudice accoglie l'opposizione quando non vi sono prove sufficienti della responsabilità dell'opponente.

Il che sta a dire, quanto meno in via di prima approssimazione, che è la P.A. e non l'utente della strada, onerata della prova della responsabilità di questo ultimo e non l'utente a dover provare l'assenza di responsabilità.

Più specificamente e in armonia con i principi elaborati dalla scienza penalistica, ai quali si ispirano le norme (*principi generali*) di cui alla legge 24/11/1981, n. 689, può affermarsi che è la P.A., in ciò facilitata per tutto quanto previsto in tema di atti fidefacenti, che deve provare il fatto (in tutte le sue componenti) che integra l'illecito amministrativo, mentre dal punto di vista soggettivo vale il principio che le cause di giustificazione (scriminanti) devono essere provate da parte di chi le invoca.

*In tema di sanzioni amministrative, ai sensi dell'art. 3 della legge n. 689 del 1981, per le violazioni colpite da sanzione **amministrativa è necessaria e al tempo stesso sufficiente la coscienza e volontà della condotta attiva o omissiva**, senza che occorra la concreta dimostrazione del dolo o della colpa, giacché la norma pone una presunzione di colpa in ordine al fatto vietato a carico di colui che lo abbia commesso, riservando poi a questi l'onere di provare di aver agito senza colpa. Ne deriva che l'esimente della buona fede, applicabile anche all'illecito amministrativo disciplinato dalla legge n. 689 del 1981, rileva come causa di esclusione della responsabilità amministrativa - al pari di quanto avviene per la responsabilità penale, in materia di contravvenzioni - solo quando sussistano elementi positivi idonei a ingenerare nell'autore della violazione il convincimento della liceità della sua condotta e risulti che il trasgressore abbia fatto tutto quanto possibile per conformarsi al precetto di legge, onde nessun rimprovero possa essergli mosso, così Cassazione civile, sez. I, 28 aprile 2006, n. 9862*

In tema di sanzioni amministrative, la buona fede rileva come causa di esclusione della responsabilità amministrativa quando sussistono elementi positivi idonei ad ingenerare nell'autore della violazione il convincimento della liceità della sua condotta e quando l'autore medesimo abbia fatto tutto quanto possibile per conformarsi al precetto di legge, onde nessun rimprovero possa essergli mosso, neppure sotto il profilo della negligenza omissiva. L'onere della prova degli elementi positivi che riscontrano l'esistenza della buona fede è a carico dell'opponente e la relativa valutazione costituisce un apprezzamento di fatto di stretta competenza del giudice di merito, non sindacabile in sede di legittimità se non sotto il profilo del vizio di motivazione (Cassazione civile, sez. trib., 30 ottobre 2009, n. 23019)

E' stato ventilato da parte dell'Amministrazione, in modo garbato ma chiaro, , che le violazioni commesse non siano state casuali, bensì frutto di una deliberata “**resistenza**” della cittadinanza - così si esprime Roma Capitale nelle sue difese - ad accettare il ritorno alla normalità, vale a dire al divieto di accesso alla corsia preferenziale di via di Portonaccio.

L'argomento non coglie nel segno per varie ragioni.

Come sarebbe stato se vi fosse stata la prova – ma non vi è sul punto neppure un'allegazione dell'esistenza di un'organizzazione ad hoc, da parte dei cittadini, come nel caso in cui si fossero costituiti movimenti e gruppi di azione e di protesta, con l'immane assunzione da parte di taluni di ruoli di comando, di direzione, di coordinazione e decisione del chi, come, dove e quando delle concrete iniziative di protesta da assumere e porre in campo. E fosse emersa l'esistenza di direttive, comunicati, inviti alla disobbedienza (mediante volantini o altri mezzi).

In mancanza (della prova, e finanche dell'allegazione) di un'organizzazione di cittadini volta a non accettare il divieto, non è possibile ammettere neppure come ipotesi che un numero eccezionalmente alto di utenti della strada (**con l'astronomica inconsueta cifra di 250.000 passaggi vietati nei mesi di maggio e giugno 2017, fonte capitolina, vedi *infra* pag.18**) abbiano, diversamente da quanto accade solitamente, e all'improvviso, deciso, da un giorno all'altro, di violare i precetti imposti dall'Amministrazione, con atteggiamento volontario quand'anche di dolo eventuale.

Inoltre è improbabile che taluno, pur consapevole del divieto di accesso alla corsia preferenziale, avesse deciso di sfidare (improbabilmente) la sorte, pur sapendo dell'inevitabile accertamento e contestazione della violazione.

Resta quindi da valutare la sussistenza o meno della colpa e in definitiva della scusabilità delle condotte integranti violazioni (dal punto di vista materiale, indubbie), per l'esistenza di condotte e pratiche della P.A. omissive delle regole del C.D.S. e del Regolamento o con esse contrastanti, fuorvianti, confuse e contraddittorie.

Tali cioè da ingenerare per un tempo rilevante (a decorrere dall'entrata in vigore del divieto, 2.5.2017), la generale convinzione di non infrangere la (nuova) regola vigente.

La circostanza del pagamento della somma prevista per la violazione, senza opposizione, da parte di non pochi utenti non è univoca circostanza dell'infondatezza della tesi degli odierni appellati. Il pagamento infatti può intervenire per le più varie ragioni, ad es. per una scelta *pro bono pacis*, cioè per chiudere rapidamente e definitivamente la questione; per il timore di doversi imbarcare in iniziative lunghe e di incerto esito (ricorsi e cause); per i costi derivanti da tali iniziative e via dicendo.

-4- Risultanze e valutazione degli accertamenti.

Quanto segue attesta il momento (e luogo) tipico e centrale dell'inadeguatezza, relativamente alla necessaria esigibile corretta ed esaustiva informazione, mediante segnaletica, che doveva essere

tempestivamente fornita alla cittadinanza, della condotta dell'Amministrazione (cioè del Comune di Roma) e per essa dei soggetti che materialmente dovevano eseguire le prescrizioni delle Determinazioni Dirigenziali n. 145 del 21 febbraio 2017 del Dipartimento Mobilità e Trasporti, successivamente modificata e integrata con Determinazione Dirigenziale n. 193 del 10 marzo 2017²

Va considerato che pressoché nella totalità dei casi sottoposti all'attenzione dell'Ufficio (come quello in esame) i verbali venivano emessi per la violazione dell'art. 7/1-14 del Codice della Strada, per aver l'utente percorso la corsia riservata ai mezzi pubblici, violazione accertata tramite dispositivo SIRIO VES 1.0 via di Portonaccio Ingresso 69 altezza deposito Trambus direzione via Tiburtina (apparecchiatura risultata conforme alle disposizioni vigenti come accertato dal C.T.U., cfr. pag. 10 e all.3, 3 bis e 3 ter della relazione), vedi foto di seguito.

SIRIO VES operante dopo 180 metri l'ingresso in corsia preferenziale, dunque nella parte opposta al marciapiede dell'ingresso della rimessa ATAC. Ogni veicolo che passava veniva rilevato in questo punto, quindi successivamente all'entrata nella corsia preferenziale e alla NON chiara segnaletica di divieto

² Fermo restando che non è stata fornita dall'Amministrazione Comunale e dagli altri soggetti deputati (su ciò vedi *infra*) alcuna allegazione e prova sul **SE** e in caso positivo **QUALI provvedimenti e direttive** fossero stati emanati e resi noti alla cittadinanza nel 2011 per informare e segnalare la sospensione del divieto di accesso.

Come si vedrà, nel prosieguo della motivazione, a questo deficit, che si traduce già di per sé in un difetto di prova a carico dell'Amministrazione su una circostanza di grandissima rilevanza – cioè di aver adottato a suo tempo provvedimenti organici sulla nuova disciplina del traffico su via di Portonaccio e di averli adeguatamente realizzati con idonee segnalazioni –corrispondono, per contro, accertamenti (peritali) e prove documentali provenienti anche dalla stessa Amministrazione significativamente comprovanti della sussistenza di una condotta erronea e confusa del Comune, *ab imis*, cioè alla data del 2011 e quindi al momento dell'entrata in vigore della sospensione del divieto di accesso su via di Portonaccio. Da tale inadeguatezza sono scaturite relevantissime conseguenze anche per il successivo momento, che è oggetto del presente giudizio, della riattivazione del divieto di accesso ai veicoli non autorizzati, nella via di Portonaccio.



Per il verso di percorrenza con direzione Via Tiburtina la Via di Portonaccio dal civico 34 appresta l'inizio della corsia preferenziale in corrispondenza di Largo D.De Domicis.

Nelle fotografie (tratte dalla relazione del CTU) n.ri **5,6** (situazione al giugno 2016), **13,14,15** (situazione a luglio 2017) nonché **2, 3 e 5 Evitabilità** (situazione al 3.7.2018) e di seguito inserite si può icasticamente vedere come, proprio in prossimità dell'accesso alla via preferenziale, le indicazioni (segnali) fossero, e in parte, ancora ERANO, al 3.7.2018 (cfr. foto cit. 3 Evitabilità; nonché foto 5, 6 e 9 tratte dalle pag.26-27 della relazione del CTU e riportate alle pagine 28 e 29 di questa sentenza) carenti sotto tutti i punti di vista, in quanto pochi o assenti del tutto, non ben visibili, contraddittori, non rispettosi del disposto dell'art. 79 del CDS e in particolare del quinto comma che prevede che tutti i segnali devono essere percepibili e leggibili di notte come di giorno, nonché del n.3 dell'art.104 Reg.CDS che prevede che i segnali di prescrizione devono essere posti sul lato destro della strada. Sulle strade con due o più corsie per ogni senso di marcia devono adottarsi opportune misure, in relazione alle condizioni locali, affinché i segnali siano chiaramente percepibili anche dai conducenti dei veicoli che percorrono le corsie interne ripetendoli sul lato sinistro o al di sopra della carreggiata.

FOTO 5 e 6



Fotocolor n.5, estratta da Google Maps, nel periodo giugno 2016 di Via di Portonaccio f. c. 33 (particolare segnaletica verticale non coerente con la viabilità dello stesso periodo); con la freccia rossa si evidenzia segnale verticale di divieto di accesso eccetto bus e taxi.



Fotocolor n.6, estratta da Google Maps, nel periodo giugno 2016 di Via di Portonaccio f.c. 33 (evidenziato dalla freccia rossa il particolare della segnaletica verticale di divieto di accesso eccetto Atac, Cotral e taxi non coerente con la viabilità dello stesso periodo).



Fotocolor n.13, estratta da Google Maps, nel periodo luglio 2017 di Largo De Dominicis nel tratto in corrispondenza con Via Giuseppe Mirti, (evidenziato dalla freccia rossa il particolare della segnaletica verticale di divieto di accesso eccetto Atac, Cotral e taxi, con direzione da Via di Portonaccio verso Via Tiburtina, completamente coperta dalla vegetazione arborea). Inoltre, si vuole evidenziare la segnaletica verticale mai rimossa ed uguale a quella presente nella fotocolor n. 6 prima dell'entrata in vigore della D.D. n.145/2017 e n.193/2017.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

FOTO 14



Fotocolor n.14, estratta da Google Maps, nel periodo luglio 2017 di Largo De Dominicis nel tratto in corrispondenza con Via Giuseppe Mirti (evidenziato dalle frecce rosse il particolari della segnaletica verticale di divieto di accesso della viabilità, con direzione da Via di Portonaccio verso Via Tiburtina e della segnaletica indicante "Via Tiburtina" in contrasto con la segnaletica del cartello superiore indicante divieto di accesso indicazione).

FOTO 15

Osservazione 4: si evidenzia, secondo l'immagine riprese da Google Maps, nel periodo luglio 2017, completa assenza della segnaletica verticale indicante il divieto di accesso della viabilità in direzione Via di Portonaccio, con direzione da Via Domenico De Dominicis verso Via Tiburtina. Si riporta fotocolor estratte da Google Maps, periodo luglio 2017.



Fotocolor n.15, estratta da Google Maps, nel periodo luglio 2017 di Via Domenico De Dominicis nel tratto di intersezione con Via di Portonaccio (evidenziato dalla freccia rossa il particolare della completa assenza di segnaletica verticale indicante il divieto di accesso della viabilità in direzione Via di Portonaccio, con direzione da Via Domenico De Dominicis verso Via Tiburtina).

FOTO 2 EVITABILITA'



- 2) Fotocolor inizio operazioni peritali, in cui si evince, al passaggio dell'autobus, la completa oscurazione della segnaletica verticale di divieto di accesso insieme con relativo pannello integrativo di indicazione corsia riservata apposto su palo metallico a parabola all'altezza di circa 3,2 metri rispetto al manto stradale posto su Via di Portonaccio altezza civico 33.

FOTO 3 EVITABILITA'



- 3) Fotocolor di inizio operazioni peritali, in cui si evince la completa assenza di segnaletica verticale di divieto di accesso con pannello integrativo di indicazione corsia riservata apposto su palo metallico in Via Domenico De Dominicis. Inoltre, nel pannello sono presenti indicazioni di percorrenza Galla Placidia e Tangenziale Est non coerenti con la D.D. della istituzione della corsia preferenziale.

FOTO 5 EVITABILITA'



5) Fotocolor di inizio delle operazioni peritali: la freccia rossa evidenzia la presenza di fronde di rami che oscurano la segnaletica verticale indicante divieto di transito eccetto bus di linea e taxi (Via di Portonaccio f.c. 33 - distanza inferiore a 50 Metri).

Emerge altresì dal raffronto delle fotografie, come l'approccio con la segnaletica sia stato disordinato e disomogeneo (**NON A SISTEMA**, come si esprime il C.T.U.).

Segnali di divieto sempre presenti (anche nel periodo in cui l'accesso era consentito), segnali coperti dalle fronde o dagli autobus, segnali contraddittori e segnali visibili solo per chi percorreva uno dei lati della grande carreggiata che immette in via di Portonaccio.

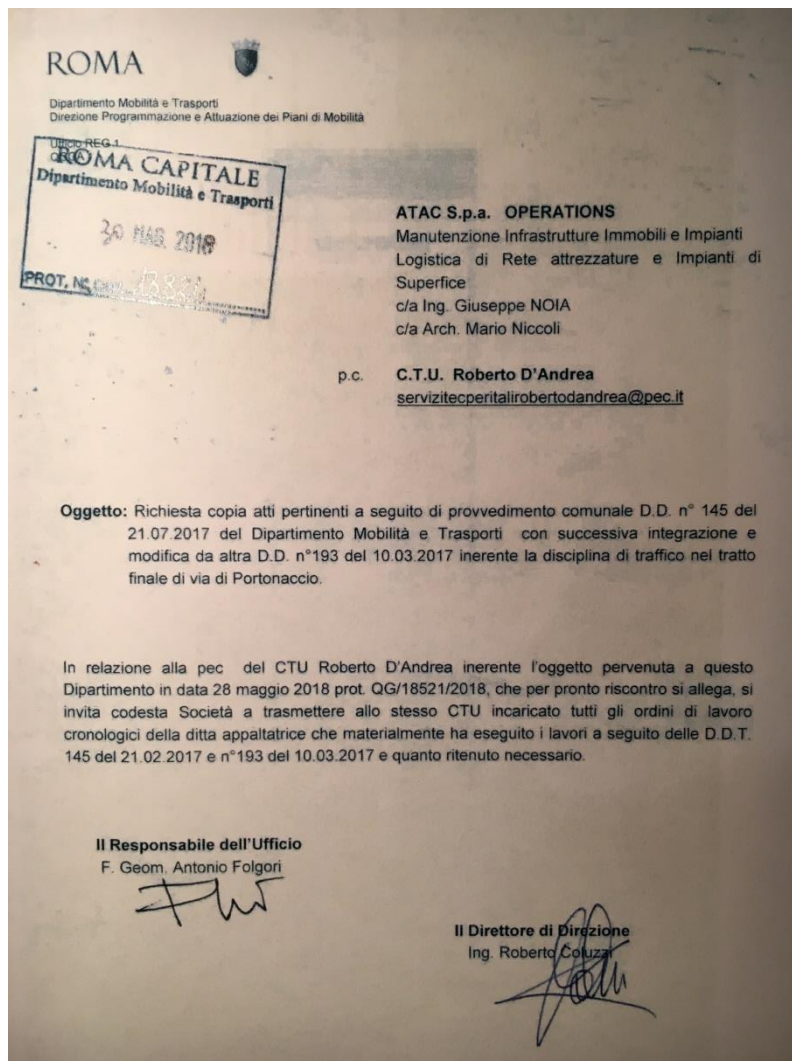
A proposito di quest'ultima situazione occorre prestare particolare attenzione alle foto **13 (luglio 1017)** pag. 13 supra e **2 Evitabilità (3.7.2018)** pag.15 supra, tratte dalla relazione del CTU.

Nella foto 13 non compare il segnale a parabola all'altezza di alcuni metri dalla superficie della strada che finalmente annuncia e rende visibile il divieto di accesso alla preferenziale a chiunque, in qualunque posizione e lato della strada si trovi, anche quando abbia davanti a sé autobus o altri mezzi ingombranti (come spesso accade, vedi foto), che non rendono visibile il segnale verticale sulla destra.

Tale parabola appare **SOLTANTO** nella fotografia 2 Evitabilità del 3.7.2018

Poiché la Ditta incaricata dei lavori nonostante la missiva del 30.5.2018 indirizzata dal Comune a spa Atac (allegata di seguito), non provvedeva a trasmettere al C.T.U. che ne aveva fatto espressa richiesta, come ordinato dal Comune, gli ordini di lavoro in sequenza cronologica (invero non trasmetteva nulla), tale omissione va a carico del Comune, che aveva l'onere di comprovare quando fosse stato installato tale fondamentale segnale (vista la conformazione, dimensioni e caratteristiche

della strada, doveroso ai sensi dell'art. 79 quinto comma del CDS); **di talché si deve ritenere che il segnale a parabola sia stato apposto SOLO in prossimità del 3.7.2018 come documenta l'accertamento fotografico del CTU e non in data precedente.**



La segnaletica apposta è complessivamente insufficiente, come conferma la **foto 1 Evitabilità (situazione al 3 luglio 2018)** di seguito riprodotta e tratta dalla relazione del CTU: di fatto la preferenziale inizia prima del solitario cartello posto più avanti, con l'impossibilità per il conducente di un veicolo di cambiare direzione una volta già entrato nell'imbuto della preferenziale. Perché allora non facilitare la comprensione e la visibilità con un pannello luminoso o a parabola sufficientemente arretrato rispetto all'inizio della preferenziale ?

Occorre convenire che per un veicolo in transito, con altri veicoli che lo precedono, come è norma nell'affollato traffico capitolino, l'incertezza, la carenza o la confusione della segnaletica non lasciano scampo, trattandosi di decisione da assumere in pochi attimi.

Ed essendo quasi impossibile, una volta entrati nella Preferenziale retrocedere o cambiare verso.

FOTO 1 EVITABILITA'

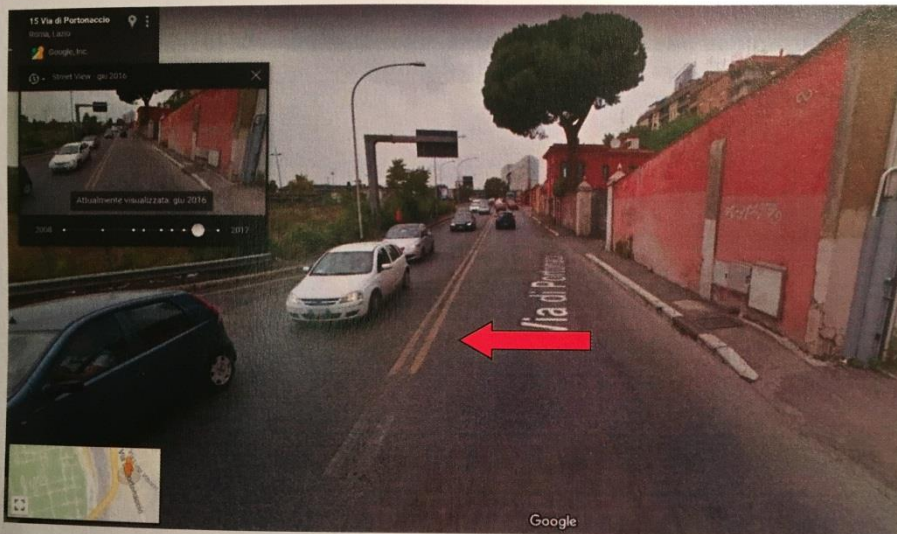


*

Ed ancora e in particolare:

dalla serie fotografica che va dalla **n.1 alla n.8** , vedi di seguito, che costituiscono immagini attinenti al periodo giugno 2016 nel quale era ammessa la circolazione indifferenziata di qualsiasi veicolo sulla via di Portonaccio, in quanto epoca precedente all'entrata in vigore delle D.D. n.ri 145/2017 e 193/2017 con le quali veniva ristabilito il divieto, emerge, con assoluta e incontrovertibile chiarezza, che durante il periodo in cui NON era vigente il divieto di accesso e di circolazione, era tuttavia RIMASTA PRESENTE, incoerentemente, numerosa segnaletica di divieto di accesso e transito, sia verticale e sia orizzontale

FOTO 3



Fotocolor n.3, estratta da Google Maps, nel periodo giugno 2016 di Via di Portonaccio (evidenziato dalla freccia rossa il particolare della segnaletica orizzontale di colore giallo non deteriorata e ben visibile, e di colore bianco non coerente con la viabilità dello stesso periodo).

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



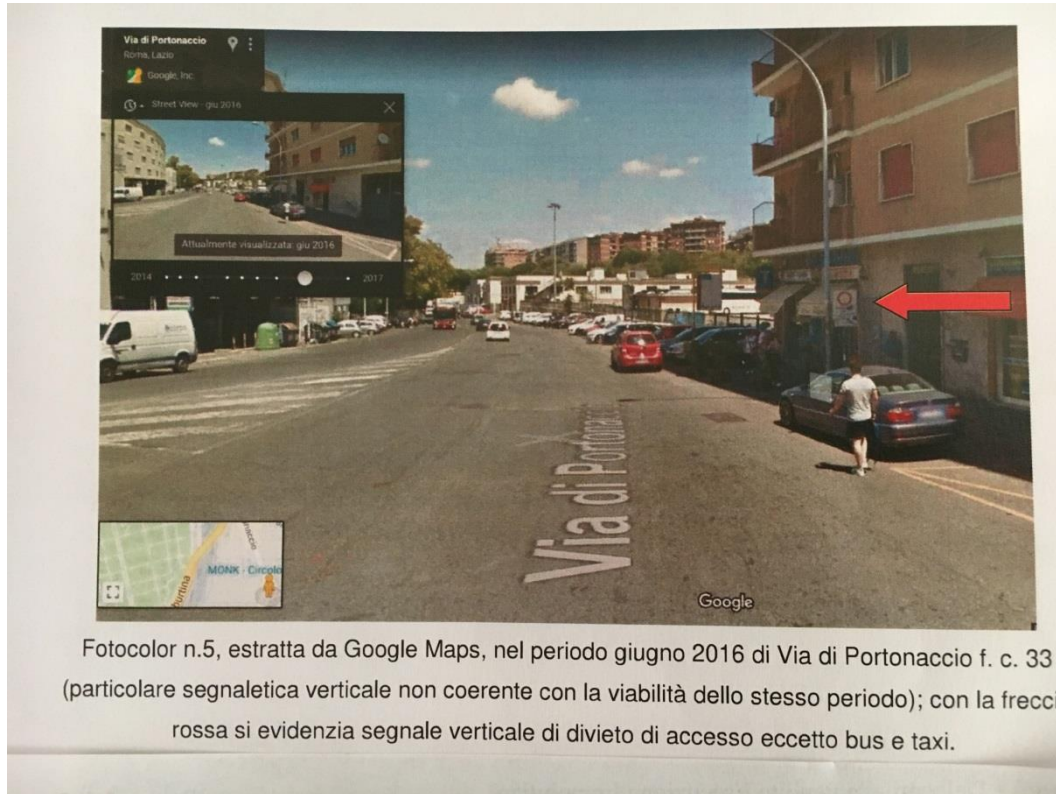
Foto 7



Ed ancora: la foto **n.5** (pag.12 supra e di seguito) e **quella n.12** (di seguito pag.23) benché siano afferenti la prima al giugno 2016 e la seconda a luglio 2017 recano lo stesso cartello

verticale di divieto di accesso per i veicoli non autorizzati a transitare sulle corsie preferenziali ³

FOTO 5



Fotocolor n.5, estratta da Google Maps, nel periodo giugno 2016 di Via di Portonaccio f. c. 33 (particolare segnaletica verticale non coerente con la viabilità dello stesso periodo); con la freccia rossa si evidenzia segnale verticale di divieto di accesso eccetto bus e taxi.

.....

.....

.....

.....

FOTO 12

³ Queste foto rappresentano la via di Portonaccio in direzione via Tiburtina in stretta prossimità (civ.33) al civico 34 dal quale inizia la corsia preferenziale

La presenza di Autobus ingombranti proprio in questo punto dov'è presente anche la palina della fermata dell'Autobus ha contribuito a rendere non adeguatamente visibile il segnale verticale (cfr. foto 2 Evitabilità supra pag. 15 per immediata e lampante rappresentazione – da segnalare che ancora nel luglio 2017 non vi era il segnale a parabola in alto, cfr. foto 13 pag.13 supra, che va ritenuto apposto solo in prossimità del 3.7.2018 per quanto spiegato supra a pag.17)



Fotocolor n.12, estratta da Google Maps, nel periodo luglio 2017 di Via di Portonaccio f. c. 33 nel tratto adiacente alla fermata mezzi pubblici, (evidenziato dalla freccia rossa il particolare della segnaletica verticale di divieto di accesso della viabilità, con direzione da Via di Portonaccio verso Via Tiburtina.); in questa fotocolor si vuole evidenziare la segnaletica verticale mai rimossa ed uguale a quella presente nella fotocolor n. 5. prima dell'entrata in vigore della D.D. n.145/2017 e n.193/2017. La stessa è coerente con la viabilità dello stesso periodo.

Eguale le foto **n.13** (pag.13 supra) e quella **n. 6** (pag.12 supra), recano identica segnaletica verticale di divieto di accesso benché siano afferenti la prima a luglio 2017 e la seconda a giugno 2016.

Inoltre, il segnale di cui alla foto **13** (pag.13 supra) con divieto coerente con il periodo, non è visibile perché completamente occultato da fronde arboree.

Pertanto, come già spiegato, il cartello non è chiaramente visibile anche dai conducenti che percorrono corsie interne e centrali: al fine di una generale visibilità considerata la percorrenza della strada con grande volume di traffico veicolare anche di Pulman e Autobus si sarebbe dovuta impiegare una segnaletica al di sopra della strada in modo da renderla ben visibile a tutti gli utenti della strada (cfr. 104 n.3 Regol.Cod.Strada: 3. *I segnali di prescrizione devono essere posti sul lato destro della strada. Sulle strade con due o più corsie per ogni senso di marcia devono adottarsi opportune misure, in relazione alle condizioni locali, affinché i segnali siano chiaramente percepibili anche dai conducenti dei veicoli che percorrono le corsie interne ripetendoli sul lato sinistro o al di sopra della carreggiata*)

La **foto 14** (riportata a pag.14 supra) ripresa a distanza ravvicinata evidenzia la contraddizione o quanto meno la potenziale fonte di confusione dei tre segnali verticali.

Ed ancora, come già detto, confrontando la **foto 13** (riportata a pag.13 supra) (luglio 2017) con la **foto 2 paragrafo Evitabilità** della Relazione del CTU (riportata a pag.15 supra) del 3 luglio 2018 si può notare che solo nella seconda è presente il segnale a parabola al di sopra della carreggiata che finalmente rende ben visibile per chiunque e da lontano il divieto

Sussiste palese violazione dell'art.103 comma 3 del Reg. Cod.Strada secondo cui i segnali di prescrizione devono essere posti sul lato destro della strada. Sulle strade con due o più corsie per ogni senso di marcia devono adottarsi opportune misure, in relazione alle condizioni locali, affinché i segnali siano chiaramente percepibili anche dai conducenti dei veicoli che percorrono le corsie interne ripetendoli sul lato sinistro o al di sopra della carreggiata.

Nel periodo luglio 2017 le foto 7 e 8 (pag 16 e 17 relazione CTU e di seguito riportate) rammostrano segnaletica orizzontale non coerente con la viabilità dello stesso periodo cioè con corsia preferenziale ristabilita (via di Portonaccio verso via Tiburtina e via di Portonaccio verso via Prenestina.

FOTO 7

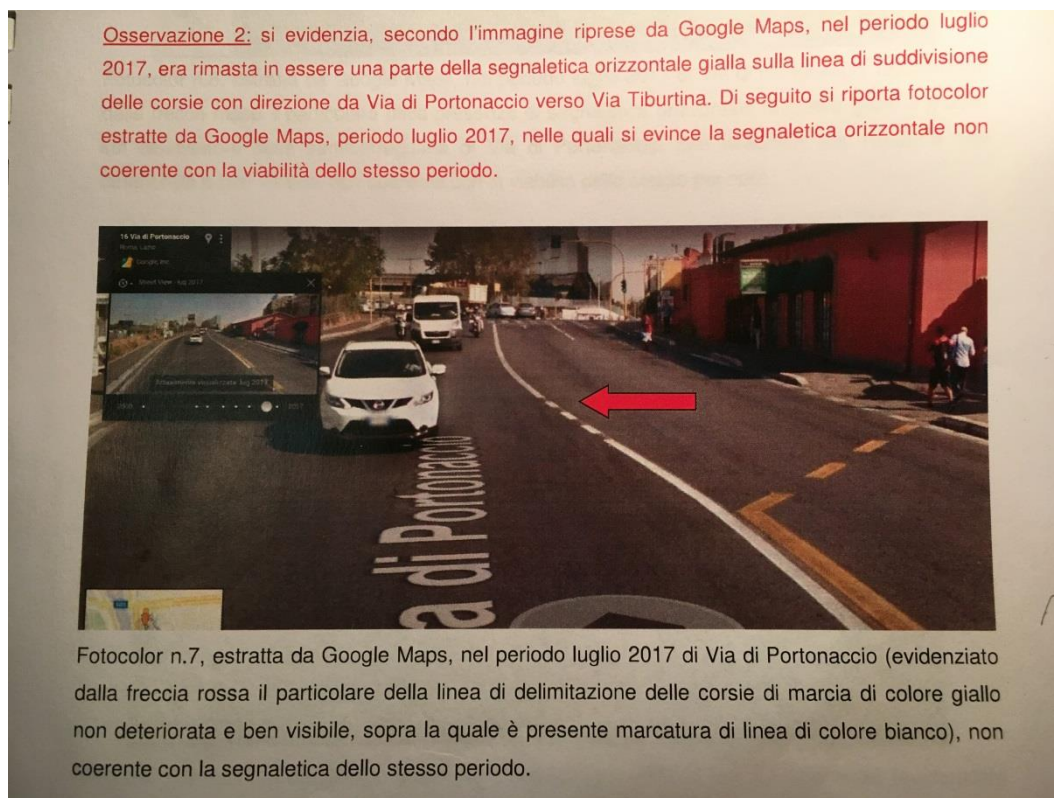
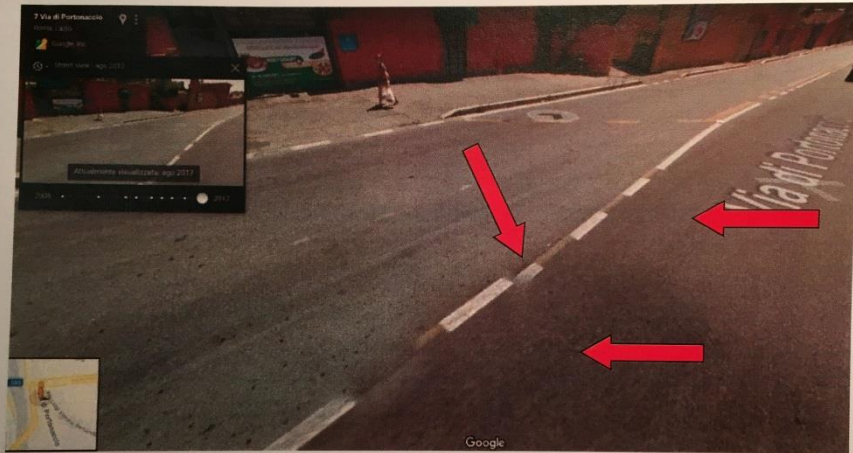


FOTO 8

Perito Danni Infortunistica Stradale Roberto D'Andrea
Via L. Capucci N.8 00147 Roma – tel. 06.59606476 fax 06.59637075 - Mobile 337.787006
e-mail: peritorobertodandrea@tiscali.it



Fotocolore n.8, estratta da Google Maps, nel periodo luglio 2017 di Via di Portonaccio (evidenziato dalle frecce rosse il particolare della presenza di segnaletica orizzontale di colore giallo e bianco sul delimitatore delle semicarreggiate di Via di Portonaccio, con direzione Via Tiburtina non deteriorata e ben visibile, non coerente con la viabilità dello stesso periodo).

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Nello stesso periodo (luglio 2017), risulta **foto 15** (di seguito) la completa assenza di segnaletica verticale indicante il divieto di accesso della viabilità in direzione via di Portonaccio con direzione da via Domenico De Dominicis verso via Tiburtina **FOTO 15**

Osservazione 4: si evidenzia, secondo l'immagine riprese da Google Maps, nel periodo luglio 2017, completa assenza della segnaletica verticale indicante il divieto di accesso della viabilità in direzione Via di Portonaccio, con direzione da Via Domenico De Dominicis verso Via Tiburtina. Si riporta fotocolor estratte da Google Maps, periodo luglio 2017.



Fotocolor n.15, estratta da Google Maps, nel periodo luglio 2017 di Via Domenico De Dominicis nel tratto di intersezione con Via di Portonaccio (evidenziato dalla freccia rossa il particolare della completa assenza di segnaletica verticale indicante il divieto di accesso della viabilità in direzione Via di Portonaccio, con direzione da Via Domenico De Dominicis verso Via Tiburtina.

.....

.....

.....

.....

.....

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Ed ancora a luglio 2017 risulta completa assenza di segnaletica orizzontale di canalizzazione del traffico con indicazione di divieto di accesso sulla via di Portonaccio nel tratto precedente e in quello adiacente all'intersezione con via G.Mirri, **foto 16 e 17 (vedi di seguito). Situazione rimediata solo in data 25.7.2017, vedi **infra foto a pag.30**.**

Osservazione 5: si evidenzia, secondo l'immagine riprese da Google Maps, nel periodo antecedente il 25 luglio 2017, completa assenza della segnaletica orizzontale di canalizzazione indicante il divieto di accesso della viabilità sulla Via di Portonaccio intersezione Via G. Mirri in direzione Via Tiburtina. Si riportano fotocolori estratte da Google Maps, periodo luglio 2017.



Fotocolore n.16, estratta da Google Maps, nel periodo antecedente il 25 luglio 2017 di Via di Portonaccio (evidenziato dalle frecce rosse il particolare dell'assenza di segnaletica orizzontale di canalizzazione in tre corsie della viabilità, con direzione da Via di Portonaccio direzione Via Tiburtina, nel tratto precedente Via Giuseppe Mirri).



Fotocolore n.17, estratta da Google Maps, nel periodo antecedente il 25 luglio 2017 di Via di Portonaccio (evidenziato dalle frecce rosse il particolare dell'assenza di segnaletica orizzontale di canalizzazione in tre corsie della viabilità, con direzione da Via di Portonaccio direzione Via Tiburtina, nel tratto adiacente Via Domenico De Dominicis).

.....
.....
.....

Ancora allo stato attuale (rectius alla data delle operazioni peritali del 3.7.2018) permangono lacunosità e assenze di indicazioni del divieto, come dimostrato dalle fotografie **3 Evitabilità pag.15 supra e **5, 6 e 9** di seguito riportate, tratte dalle pag.25-27 della relazione peritale**

Perito Danni Infortunistica Stradale Roberto D'Andrea
Via L. Capucci N.8 00147 Roma – tel. 06.59606476 fax 06.59637075 - Mobile 337.787006
e-mail: peritorobertodandrea@tiscali.it



Fotocolor n.5 inizio operazioni peritali: particolare della individuazione di assenza di segnaletica verticale ed orizzontale prima dell'inizio della corsia preferenziale esistente sulla Via di Portonaccio, secondo il verso di percorrenza da Via Umberto Partini direzione Via di Portonaccio (stato attuale).

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

FOTO 6



Fotocolor n.6 inizio operazioni peritali: particolare della individuazione di assenza di segnaletica verticale ed orizzontale prima dell'inizio della corsia preferenziale sulla Via di Portonaccio, secondo il verso di percorrenza da Via Alfonso Torelli direzione Via di Portonaccio (stato attuale).

FOTO 9



Fotocolor n.9 inizio operazioni peritali: particolare della individuazione di assenza di segnaletica verticale sulla Via di Portonaccio, secondo il verso di percorrenza da Via Tiburtina direzione Via Domenico De Dominicis, per gli utenti della strada che escono dall'area adibita al rifornimento delle autovetture (stato attuale).

Per completezza, vanno evidenziati se e quali siano stati gli interventi posti in essere dal Comune successivamente al 20.4.2017 per quanto risultante dalle risposte e dai documenti fatti pervenire dal Comune di Roma al C.T.U. (pag.31 relazione CTU alla lettera C12)

Ciò che risulta è che veniva realizzato **un unico intervento** (se si esclude il ripasso con vernice della segnaletica orizzontale su via di Portonaccio) **alla data del 25.7.2017**; e precisamente la **segnalazione orizzontale** di indicazione di canalizzazione di corsie mediante segnaletica di colore bianco (invero assai scolorito alla data del 3.7.2018) con provenienza da via di Portonaccio altezza Via Giuseppe Mirri con direzione via Tiburtina, cfr. foto di seguito tratta dalla relazione del CTU a pag.25.



Dal raffronto di tale foto con quelle n.ri 16 e 17 (a pag.27 supra riportate) che mostrano lo stato della strada al luglio 2017 ma prima del 25 luglio si può prendere atto dell'assenza di segnaletica di avvertimento di canalizzazione prima del 25.7.2017

*

Non è stata contestata dai soggetti contravvenzionati, non diversamente che in altre analoghe controversie all'esame del Giudice, *la conformità della segnaletica orizzontale e verticale alle prescrizioni del C.D.S. quanto invece l'inidoneità e insufficienza della stessa, come riconosciuto dalla stessa Amministrazione Comunale; il che sta a dire l'inadeguatezza e la non immediata percepibilità della segnaletica in particolare con violazione dell'art.79 del Reg. al C.D.S.*

Come si è visto si tratta di rilievi suffragati da obiettivi positivi riscontri.

Va inoltre considerato che la quasi totalità delle violazioni, come esposto dalla stessa Amministrazione e dal riscontro che la Sezione effettua sugli appelli introdotti, si concentrano in un periodo, a ridosso dell'inizio del ripristino del divieto (2 maggio 2017), che va da maggio alla fine di luglio 2017; perdurando tuttavia, ancora nell'autunno e oltre, incertezze, carenze e contraddizioni nella segnaletica.

Di cui sono indiretta conferma i successivi interventi (ammessi e definiti dalla difesa di Roma Capitale, di "*rinfrasco*") posti in essere dall'Amministrazione comunale successivamente all'entrata in vigore del divieto, allo scopo effettivo, se ne deduce, di tentare di porre rimedio alle riscontrate carenze della segnaletica, di cui evidentemente la stessa Amministrazione si era resa conto.

E' a tale riguardo significativo il contenuto del verbale della Commissione di Controllo, garanzia e Trasparenza del Comune di Roma che in data 11.9.2017 si riuniva in loco, presso la via di Portonaccio, al fine di effettuare un sopralluogo per le problematiche relative alla inadeguata o insufficiente segnalazione della corsia preferenziale tra via di Portonaccio e via Tiburtina.

In tale documento la Commissione (in particolare il Direttore dell'Ufficio contravvenzioni) dava atto che nei **solli mesi di maggio e di giugno 2017 erano stati elevati 250.000 verbali di contravvenzioni per divieto di transito nella corsia preferenziale di suddetta strada**, per un totale di circa 23 milioni di euro e (il Presidente della Commissione) di aver visto una segnaletica insufficiente (cfr. doc.di seguito riportato tratto dalla relazione del CTU)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ROMA

Commissione Capitolina
di Controllo, Garanzia e Trasparenza



RQ/19693

27/10/2017

COMMISSIONE CONTROLLO, GARANZIA E TRASPARENZA

VERBALE

Seduta del 11 settembre 2017

L'anno 2017, il giorno 11 settembre 2017, previa regolare convocazione per le ore 11,30 si è riunita, presso via di Portonaccio, la Commissione Capitolina di Controllo, Garanzia e Trasparenza per l'esame del seguente ordine del giorno:

1. Sopralluogo presso via di Portonaccio per le problematiche relative alla inadeguata o insufficiente segnalazione della corsia preferenziale tra via di Portonaccio e via Tiburtina;
2. Varie ed eventuali;

Risultano presenti i Consiglieri:

Palumbo Marco	Presidente
Montella Monica	Vice Presidente
Diaci Daniele	Membro

Sono presenti, ai sensi dell'art. 88 del Regolamento del Consiglio Comunale, i Consiglieri Ghera e Catini.

Assiste in qualità di segretaria la Segretaria della Commissione Alessandra Cantarini.

Il Presidente, constatato che il numero dei Consiglieri presenti è sufficiente per la validità dell'Assemblea, ai sensi dell'art. 90 del Regolamento del Consiglio Comunale, alle ore 11,45 dichiara aperta la seduta.



La seduta odierna è dedicata alla questione di cui all'OdG ovvero le multe elevate lungo la preferenziale di via di Portonaccio e il fatto che la corsia non è stata debitamente segnalata.

L'argomento è stato già oggetto di una precedente seduta di Commissione, avvenuta il 14 luglio u.s., a seguito della quale si è deciso appunto di procedere ad un sopralluogo in zona.

La seduta odierna è una ulteriore occasione di incontro e confronto tra i cittadini e gli uffici in quanto da una parte si dà la colpa al Comune circa la mancata o comunque inesatta segnaletica; dall'altra gli uffici difendono il proprio operato e dichiarano che tutto è stato fatto nel rispetto di quanto previsto dalla normativa.

Prende la parola il Direttore dell'Ufficio Contravvenzioni la quale dichiara con preoccupazione che il gran numero di ricorsi (18.000 quelli finora arrivati) rende la situazione per il suo ufficio problematica, tenuto conto che lo stesso si compone di 10 funzionari e tale numero non è sufficiente a far fronte alla situazione che si è creata e che presto si aggraverà ancora.

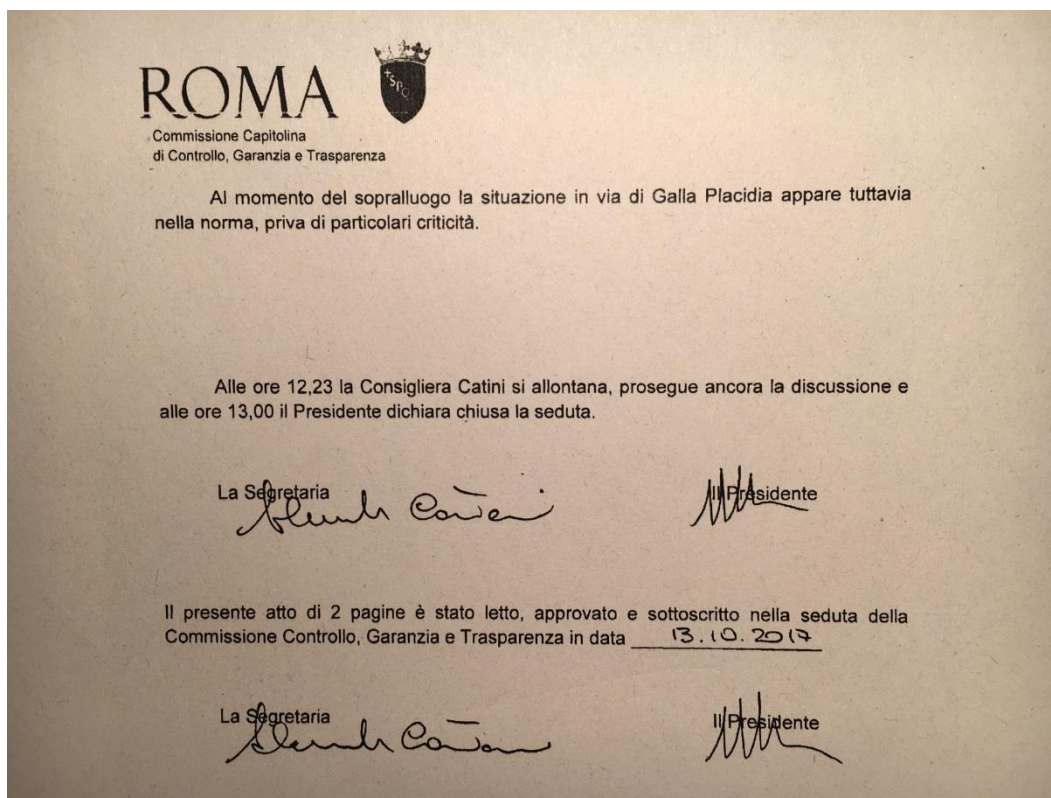
La strada è da mesi al centro delle polemiche dopo che all'inizio di maggio è stato installato un occhio elettronico per sanzionare chi percorre la via in direzione tiburtina. Si tratta di un divieto di transito ai non autorizzati che finora ha prodotto 250.000 verbali nei soli mesi di maggio e giugno per un totale di circa 23 milioni di Euro.

La Consigliera Montella suggerisce, d'accordo con gli uffici presenti, di installare un segnale a sbraccio all'altezza del civico 33 di Largo De Dominicis in aggiunta a quello previsto, proprio per agevolare la visibilità della corsia.

Il Presidente dichiara la propria intenzione di chiedere un incontro con il Prefetto; è importante ricostruire la segnaletica specie nei primi 30/40 giorni di attivazione della corsia preferenziale e poi bisognerà decidere cosa fare con le prime multe. Lo stesso ricorda di aver visto personalmente una segnaletica insufficiente e suggerisce l'installazione di un lampeggiante.

Per togliere le sanzioni si dovrebbe riscontrare con certezza che in effetti la segnaletica era assente ma ciò appare improbabile, pertanto occorre trovare una soluzione diversa che al momento l'Amministrazione capitolina pentastellata non sembra aver individuato.

Il sopralluogo prosegue a via di Galla Placidia che vive, come segnalato da numerosi cittadini, un grave disagio in quanto deve sopportare un aggravio di traffico, proprio a causa del fatto che via di Portonaccio è diventata una corsia preferenziale.



*

Non possono altresì essere sottovalutate, ed anzi costituiscono significativa prova a carico del Comune di Roma, per la qualifica e il ruolo svolto nella vicenda dall'autore (delle note che seguono), e per avere egli conoscenza diretta e personale dei fatti, le missive con le quali il Comandante della Polizia di Roma Capitale U.O. VI Gruppo "Tiburtino" dott. Antonio Di Maggio reiteratamente segnalava l'inadeguatezza delle condotte dell'Amministrazione Comunale in ordine alla segnaletica, per quanto in oggetto.

Stralcio della mail inviata dal Comandante dei Vigili dott. Antonio Di Maggio da Polizia Roma Capitale U.O. VI Gruppo "Tiburtino" con data **20 luglio 2017** (allegata alla CTU):

*"Per completezza di informazione, si comunica che il personale impegnato in detto periodo ha segnalato qualche criticità: la presenza di **fronde di rami** che oscuravano la segnaletica verticale indicante divieto di transito eccetto bus di linea e taxi in via di Portonaccio f.c. 33 che è stata prontamente segnalata al servizio giardini del Dipartimento Tutela Ambiente del Verde"*

Missiva prot. 180088 del **21.07.2017** della Polizia Roma Capitale (allegata alla relazione) a firma dott. Antonio Di Maggio ed indirizzata al dott. Diego Porta e p.c. all'Assessore della Città in Movimento dott. Linda Meleo e al Direttore Generale Dott. Franco Giampaolletti:

"A seguito degli incontri avvenuti nei giorni scorsi, circa le note problematiche relative alla corsia preferenziale di via di Portonaccio, ormai quotidianamente alla ribalta della cronaca, lo scrivente ha personalmente effettuato, in data odierna, l'ennesimo sopralluogo."

Nonostante gli adeguamenti eseguiti, la segnaletica presente risulta ancora insufficiente, tant'è che numerosi veicoli impegnano di continuo la corsia in questione.

A parere dello scrivente sarebbe necessario procedere, quanto prima, alla realizzazione di idonea segnaletica posta sia verticale che orizzontale che, posta a debita distanza, preannunci, a più riprese, la presenza della preferenziale, di cui in oggetto, consentendo in maniera inequivocabile consapevolezza nell'utente di essere sanzionato, ovvero di deviare il proprio percorso su viabilità consentita.”

Missiva prot. RH20170223710 del **13.09.2017** della Polizia Roma Capitale (allegata alla relazione) ed indirizzata al Comandante del Corpo dott. Diego Porta e p.c. all'Assessore della Città in Movimento dott. Linda Meleo e al Direttore Generale Dott. Franco Giampaolletti dal Comandante dott. Antonio Di Maggio, che riassume in modo perfetto anche in termini espositivi, il cuore della problematica e avvalora pienamente le critiche sollevate dagli utenti contravvenzionati:

“Con la nota prot. n. 180088 del 21 luglio 2017, lo scrivente richiamava l'attenzione sul fatto che i transiti veicolari sulla corsia preferenziale in via di Portonaccio “varco 69” risultassero comunque cospicui, anche in seguito all'installazione della segnaletica a cura dell'ATAC Spa (secondo le disposizioni del Dipartimento Mobilità e Trasporti) e nonostante le successive integrazioni apportate alla segnaletica stessa.

In sostanza, l'insufficienza della segnaletica era evidentemente relativa al punto di vista degli utenti della strada e non già riferita alla sua legittimità in senso stretto ovvero alla conformità alle disposizioni del C.d.S.

A palese, quanto lineare conseguenza, lo scrivente — proprio perché responsabile del procedimento sanzionatorio — ha comunque mantenuto regolare l'attività di accertamento delle violazioni a cura della Sezione Validazione della U.O. Pianificazione e Servizi Operativi; allo stesso tempo però ha voluto sottolineare la necessità di intervento sul fenomeno, rappresentando le proprie convinzioni ed evidenziando alla S.V. e al Direttore Generale l'anomalia del comportamento alla guida, meritevole di interventi (anche ridondanti) finalizzati, si ribadisce, non a legittimare ma ad integrare una segnaletica che troppo spesso non veniva rispettata.

Giova rappresentare che, a parere dello scrivente, la problematica di cui è cronaca, è non tanto attribuibile al quantitativo o alla qualità della segnaletica presente in loco ma, verosimilmente, al fatto che per un lungo periodo (dal 2011) gli utenti quotidiani della zona, convinti della disattivazione del “varco 69” (dovuta ad interventi strutturali stradali molto ampi), ma con segnaletica preesistente comunque installata e visibile, dal 2 maggio 2017 per la gran parte non hanno attribuito il concreto quanto reale e attuale significato alla segnaletica e questa è stata come non vista, perché da tempo presente ma non rispettata perché abitudinariamente ignorata.

Le deduzioni tecniche ex art. 203 C.d.S. si sostanziano in un quadro illustrativo e cronologico che, salvo particolarità, rappresenta in generale quanto sia stato svolto — in termini di legittimità ribadisco — dal Dipartimento Mobilità e Trasporti. Pertanto, a seguito della nota prot. n. 25054 del 10 luglio 2017 con la quale il Direttore del predetto Dipartimento (sollecitato dallo scrivente) attestava l'istituzione della segnaletica in conformità al C.d.S., i fotogrammi correttamente accertati sono stati tradotti in altrettanti verbali sin dal 02 maggio 2017. La porzione di procedimento sanzionatorio per il quale lo scrivente è responsabile è dunque da considerare legittima.

É, infine, appena il caso di segnalare che lo scrivente è ben consapevole delle competenze del Responsabile del procedimento in virtù di quanto disciplinato dal Regolamento per il diritto di accesso ai documenti e alle informazioni (DCC n. 203/2003)”

L'insieme delle osservazioni sollevate dal Comandante Di Maggio costituiscono un elemento di prova di indubbio interesse e di innegabile efficacia.

Il significato di tali osservazioni, redatte da un soggetto che, per il suo ruolo e per le sue mansioni specifiche, meglio di chiunque altro era in grado di osservare, studiare e valutare la situazione generale sul campo e le anomalie (stante la spaventosa anomalia –quantitativa- delle violazioni) condotte dei conducenti dei veicoli e di tentare di analizzarne le ragioni e di suggerire i rimedi, è talmente chiaro e evidente che appare superfluo commentarle.

Tuttavia, nel farlo, è innegabile sottolineare che il Comandante si è ben presto reso conto delle ragioni di un tale altrimenti inspiegabile anomalia (i.e.: improvviso picco di violazioni rispetto a quello fisiologico, a fare tempo proprio dal divieto ristabilito a inizio maggio 2017).

E l'ha individuata con le precedenti manchevolezze e inadeguatezze comportamentali del Comune che pur avendo sospeso nel 2011 il divieto di accesso alla preferenziale per i comuni utenti veicolari, non si era, *illo tempore*, preso cura di modificare la segnaletica di divieto che era rimasta *in loco* tal qual'era, di talché, concorrendo insufficienza e non visibilità adeguate dei nuovi segnali, per una grande moltitudine di conducenti il ripristino del divieto di accesso alla via di Portonaccio era passato, di fatto e incolpevolmente, inosservato.

L'importanza di tali missive è altresì relativa alla datazione delle stesse (in particolare significativa quella del **21 luglio 2017** che si ritrascrive di seguito:

*“ **Nonostante gli adeguamenti eseguiti, la segnaletica presente risulta ancora insufficiente, tant'è che numerosi veicoli impegnano di continuo la corsia in questione.***

A parere dello scrivente sarebbe necessario procedere, quanto prima, alla realizzazione di idonea segnaletica posta sia verticale che orizzontale che, posta a debita distanza, preannunci, a più riprese, la presenza della preferenziale, di cui in oggetto, consentendo in maniera inequivocabile

consapevolezza nell'utente di essere sanzionato, ovvero di deviare il proprio percorso su viabilità consentita"

*

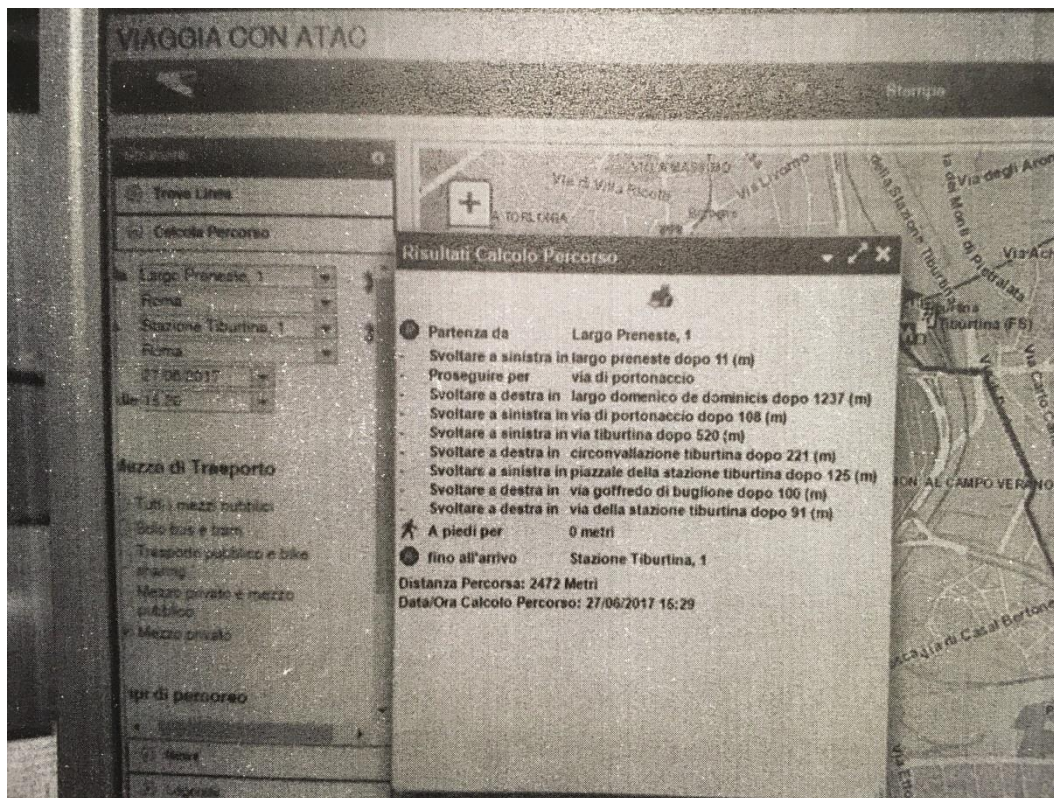
Emerge dall'insieme delle verifiche effettuate dal C.T.U. che benché fosse stato programmato un progetto unitario a Sistema di Segnaletica con relativa planimetria e progetto eseguito da Roma Capitale e precisamente dalla S.O. Ingegneria delle Mobilità in data novembre 2016, tale progetto non è stato attuato in modo appropriato e coordinato da parte dei soggetti preposti (in particolare cfr. la missiva del 30.5.2018 tratta dalla relazione del CTU, riportata a pag. 18 supra e, indirizzata a spa Atac Operations, e p.c. al C.T.U. del Giudice con la quale il Dipartimento Mobilità del Comune ordinava a spa Atac Operations di trasmettere, come da richiesta del C.T.U., *tutti gli ordini di lavoro in ordine cronologico della ditta appaltatrice che materialmente aveva eseguito i lavori* in attuazione delle Determine Comunali 145 e 193 del 2017.

Ebbene, circostanza che incide probatoriamente a carico del Comune di Roma, la Ditta srl Plastisignal, appaltatrice dei lavori per conto di spa Atac, non rispondeva affatto né tanto meno trasmetteva al C.T.U. – non diversamente da spa Autostrada dei Parchi che come visto in incipit la difesa del Comune di Roma indicava come coautrice degli interventi di segnaletica finalizzati a rendere noto il ripristino del divieto di accesso su via di Portonaccio- alcuna informazione e documento , benché la richiesta del Comune, fosse stata reiterata a tali due soggetti anche con PEC del C.T.U.

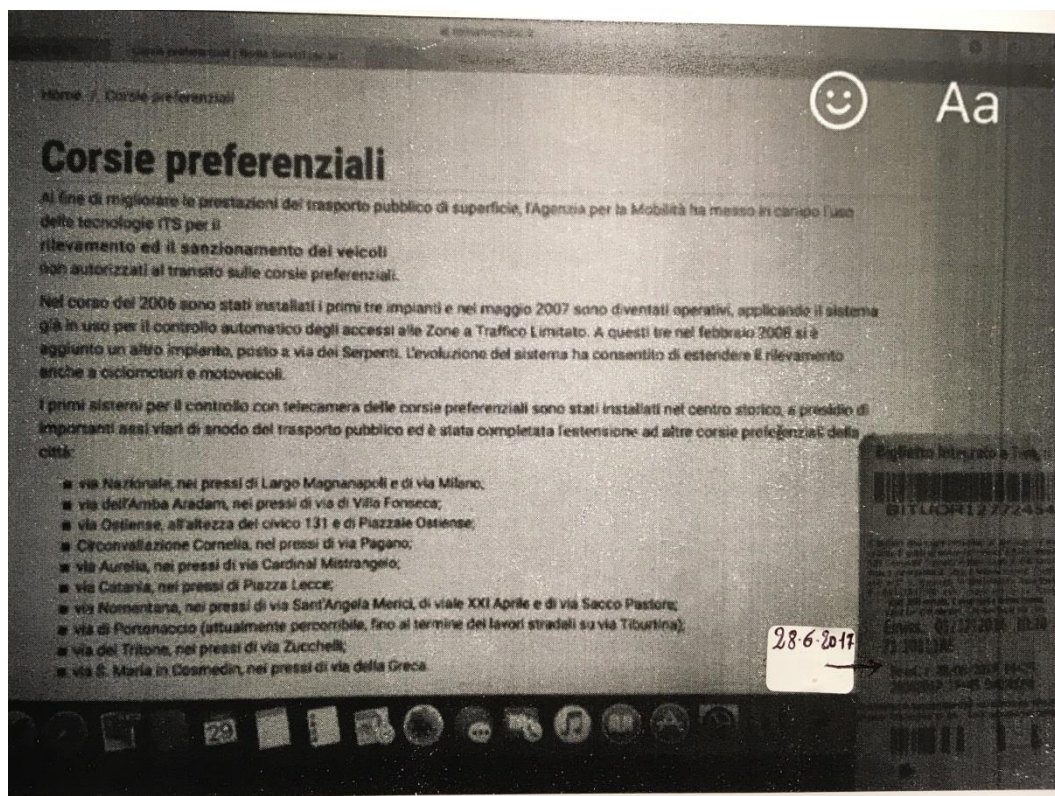
*

Neppure è confortata da adeguati riscontri l'affermazione del Comune di Roma di aver avvertito i cittadini con mezzi ulteriori rispetto a quelli ordinari e dovuti del ripristino della corsia preferenziale , e ciò in quanto e per contro, risulta che il sito internet di Roma Atac, ancora in data 27.06.2017 indicava tale via come percorribile per i mezzi privati (*all. n. 3 appellati, riportato di seguito*) e che il sito internet di Roma Mobilità, azienda controllata al 100% da Roma Capitale, alla data del 28.06.2017, non includeva nel novero delle corsie preferenziali Via di Portonaccio (*all.n.4 appellati riportato di seguito*) . Ciò è un ulteriore fattore di disorientamento degli utenti.

Sito internet di Roma Atac, recante la data 27.06.2017 alla quale via di Portonaccio veniva ancora dichiarata percorribile da qualsiasi veicolo senza restrizioni (all.3)



Sito internet di Roma Mobilità alla data del 28.06.2017 alla quale via di Portonaccio veniva ancora dichiarata percorribile da qualsiasi veicolo senza restrizioni (con la specificazione che tale via era percorribile fino alla fine dei lavori stradali di via Tiburtina) (all.4)



*

E' stato quindi inoppugnabilmente accertato (anche perché il Comune non ha dato prova di avere emesso **prima** dell'entrata in vigore della sospensione del divieto, provvedimenti, del genere delle Determine del 2017 *supra* menzionate, che fossero diretti a disciplinare e modificare i segnali di divieto) che durante gli anni (dal 2011) in cui era stato derogato al divieto di accesso e transito ai veicoli diversi da autobus e assimilati, non era stata rimossa e permaneva *in loco* tal qual'era e incoerentemente, numerosa segnaletica verticale e orizzontale di divieto di accesso e transito (cfr. oltre quanto riportato *supra*, pedissequa descrizione del CTU alle pagine 30 e 31 della relazione).

La logica conseguenza di tale grave lacuna operativa da parte del Comune e delle società delegate a provvedere in concreto all'attuazione del modificato sistema di traffico, è stata, allorché il divieto è stato ristabilito, come ben osservato dal Comandante Antonio Di Maggio della Polizia Municipale di Roma (*ut supra*) la NON considerazione, involontaria e non colpevole, da parte della cittadinanza di quei segnali, che erano sostanzialmente ed in gran parte, sempre gli stessi di quando NON bisognava prenderli sul serio (perché l'accesso era consentito), rispetto a quando, invece, BISOGNAVA prenderli sul serio (perché il divieto era stato ristabilito).

E' quindi del tutto comprensibile che la cittadinanza abbia continuato, in mancanza di nuova chiara, sufficiente e non contraddittoria segnaletica, a non prestare fede a quella stessa segnaletica, anche al momento in cui il divieto, che prima era sospeso, aveva ripreso vigore.

E ciò in quanto si era provveduto a renderlo conoscibile solo in parte e con interventi frammentari e disorganici, che si sono succeduti nel tempo e che ancora nel 2018 recano insufficienze e carenze, non secondariamente generate dalla non applicazione A SISTEMA del progetto curato dagli Uffici comunali ma la cui realizzazione era stata demandata ad altri soggetti che non vi provvedevano in modo adeguato.

In definitiva quindi può affermarsi:

1. che la segnaletica di divieto di accesso, salvi Autobus e veicoli autorizzati, per quanto è risultato, non è stata mai rimossa o modificata durante il lungo periodo (anni) della sospensione del divieto di accesso sulla via di Portonaccio, permanendo tal qual'era (prima e) dopo il 2.5.2017;
2. che la segnaletica apposta per la riattivazione del divieto (dal 2.5.2017) è stata carente, disorganica, confusa, celata da ostacoli vari come vegetazione e autobus in transito, e non ben visibile per il suo infelice posizionamento; con sicura violazione del già ricordato art.79 del CDS e in particolare del quinto comma che prevede che *tutti i segnali devono essere percepibili e leggibili di notte come di giorno*;
3. che il combinato di tali eventi, oltre agli altri concomitanti fattori esaminati come le contraddittorie indicazioni sui siti Web ufficiali della P.A., ha ingenerato incertezza, confusione e non chiara comprensione nell'utenza che non ha percepito chiaramente e tempestivamente l'avvenuta riattivazione della corsia preferenziale, peraltro avendo a disposizione solo pochi attimi per decifrare il contesto segnaletico ambiguo e carente e decidere che direzione prendere e non potendo una volta nell'imbuto della Preferenziale uscirne indenne;
4. che l'inaudito, abnorme e improvviso picco delle violazioni (fino a 250.000 passaggi nei mesi di maggio e giugno 2017), in mancanza di prova da parte dell'Amministrazione dell'esistenza di una volontaria organizzazione ribellistica dei cittadini, non trova altra spiegazione se non nella perfetta buona fede di massa (degli utenti –non autorizzati- che accedevano nella via di Portonaccio dopo il ripristino del divieto);
5. che deve ritenersi che sia sussistito errore scusabile nelle violazioni commesse, in quanto indotte dalle stesse condotte inadeguate dell'Amministrazione di cui ai punti che precedono.

Le spese (che vengono regolate secondo le previsioni – orientative per il giudice che tiene conto di ogni utile circostanza per adeguare nel modo migliore la liquidazione al caso concreto- della l.24.3.2012 n.27 e del D.M. Ministero Giustizia 10.3.2014 n.55) vengono liquidate e come da richiesta distratte, secondo il principio della soccombenza, come in dispositivo.

Va dichiarato, ai sensi e per gli effetti di cui all'art.1 comma 17 della l. 24 dicembre 2012, n. 228 l'appellante tenuta al pagamento, a favore dell'Erario, di una somma pari all'importo del contributo unificato dovuto per il giudizio, mandando alla cancelleria per la riscossione.

La sentenza è per legge esecutiva.-

P.Q.M.

definitivamente pronunciando, ogni contraria domanda eccezione e deduzione respinta, così provvede:

- **RIGETTA** l'appello di Roma Capitale;
- **CONDANNA** Roma Capitale al pagamento delle spese del giudizio che liquida in favore degli avvocati antistatari degli appellati in complessivi €1.500,00 oltre IVA, CAP e spese generali;
- **DICHIARA**, ai sensi e per gli effetti di cui all'art.1 comma 17 della l. 24 dicembre 2012 , n. 228 l'appellante tenuta al pagamento, a favore dell'Erario, di una somma pari all'importo del contributo unificato dovuto per il giudizio, mandando alla cancelleria per la riscossione.-

Roma lì 28.2.2019

Il Giudice
dott.cons.Massimo Moriconi