

PAVIA e ANSALDO

STUDIO LEGALE

Via del Lauro, 7 . I - 20121 Milano . Tel. +39.02 8558.1 . Fax +39.02 89011995 . info.milano@pavia-ansaldo.it
Via Bocca di Leone, 78 . I - 00187 Roma . Tel. +39.06 69516.1 . Fax +39.06 6793236/7 . info.roma@pavia-ansaldo.it
www.pavia-ansaldo.it

Avv. Marco Giustiniani
Studio Legale Pavia e Ansaldo
Via Bocca di Leone n. 78 - 00187 Roma
Tel. 06.695161 - Fax 06.6793236/7

Spettabile
Roma Capitale
Piazza del Campidoglio n. 1
00186 ROMA

c.a. del Sindaco Gianni Alemanno, del Vice-Sindaco Mauro Cutrufo e dell'Assessore alla Mobilità Antonello Aurigemma

Spettabile
UTS Trasporto Pubblico non di Linea di Roma Capitale
Via Capitan Bavastro n. 94
00154 ROMA

c.a. del direttore dott. Giovanni Serra

e p.c.

Egr. Sig.
Massimiliano Giusti
c/o RAI - Radio Televisione Italiana
Viale G. Mazzini n. 14
00195 ROMA

Raccomandata A.R.
Anticipata via FAX ai nn. 06-6784239, 06-67103590, 06-671070214, 06-5740033, 06-57283925

Roma, 4 maggio 2011

OGGETTO: Circolazione motocicli su corsie riservate ai sensi dell'art. 3 del d.lgs. n. 285/1992 (Nuovo Codice della Strada) - Istanza di accesso agli atti ai sensi degli artt. 22 e ss. della legge n. 241/1990 e d.P.R. n. 184/2006 - Diffida.

Spettabile Roma Capitale,

scrivo per conto e nell'interesse delle mie assistite associazioni sindacali e organizzazioni di categoria *UGL Taxi, FIT CISL, FEDERTAXI CISAL, ATI TAXI e MIT-MOVIMENTO ITALIANO TASSISTI*, nonché centrali radio-taxi *PRONTO TAXI 6645 e MONDO TAXI 8822*, in ordine ad una serie di notizie e conferenze stampa, nonché dichiarazioni pubbliche rese nei giorni scorsi dalle quali

PeA

Associazione professionale tra gli avvocati
Stefano Bianchi - Carlo Del Conte - Enrico Del Guerra - Giuseppe Dell'Acqua - Gian Paolo Di Santo - Elena Felici
Alessandro Giovannelli - Stefano Grassani - Ernesto Irace - Vittorio Loi - Francesco Manara - Agostino Migone de Amicis
Mia Rinetti - Marina Santarelli - Maurizio Vasciminni - Roberto Zanchi

Of Counsel: Giuseppe Ansaldo - Michele Capodanno - Alberto Feliciani - Bruno R. Pavia - Pier Luigi Raymondi

C.F. - P.I. (V.A.T. N.) 01771720156

PAVIA e ANSALDO
STUDIO LEGALE

emerge che Codesta Amministrazione avrebbe autorizzato la circolazione dei motoveicoli su corsie riservate ai sensi dell'art. 3 del d.lgs. n. 285/1992 (c.d. **Corsie Preferenziali**), accogliendo la proposta pervenuta, da ultimo, dal noto conduttore televisivo Massimiliano Giusti (detto Max), che legge in copia la presente in qualità di soggetto controinteressato anche ai fini della contestuale istanza di accesso agli atti.

*** *** ***

In merito, non si può non rilevare come tale determinazione dell'Amministrazione appaia - *prime facie* - non solo illegittima sotto un profilo strettamente legale, ma anche pericolosa sotto un profilo pratico-applicativo, nonché dannosa per la categoria degli operatori del servizio pubblico non di linea i cui interessi e diritti rappresento in questa sede e, in via correlata, per la stessa utenza.

Quanto al **primo profilo (illegittimità della decisione di Roma Capitale)**, occorre rammentare che ai sensi del d.lgs. n. 285/1992 (Nuovo Codice della Strada) e del d.P.R. n. 495/1992, le Corsie Preferenziali hanno lo scopo di garantire aree delle strade a circolazione esclusiva che consente ai mezzi pubblici di trasporto (individuale e/o collettivo di linea e/o non di linea), ai mezzi di pubblica sicurezza e di soccorso, nonché ai veicoli a servizio di persone disabili di evitare punti di congestione del traffico attraverso la separazione fisica dei flussi. Tale separazione può avvenire con semplice striscia longitudinale di colore giallo oppure con profilati di corsia flessibili muniti di catarifrangenti, con cordoli o addirittura mediante marciapiedi o altri mezzi di separazione più incisivi. A tale finalità, il legislatore ordinario ha correlato una serie di pesanti sanzioni amministrative applicabili in caso di violazione dei divieti di circolazione connessi.

Inoltre, ai sensi dell'art. 7 del Nuovo Codice della Strada (anche se letto in combinato disposto con il precedente art. 6), non risulterebbe che le Amministrazioni Comunali abbiano il potere di disporre l'apertura delle (o l'istituzione di) Corsie Preferenziali riservate a mezzi diversi da quelli elencati alle lettere (d) ed (i), del comma 1, della citata disposizione: ossia trasporto pubblico di linea e non di linea, organi di polizia stradale, vigili del fuoco, servizi di soccorso, veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria.

A ciò si aggiunga che non appare sussistente alcuna ragione effettiva per l'adozione di tali provvedimenti. Infatti, riconoscere ai mezzi a due ruote il passaggio agevolato nelle Corsie Preferenziali non comporterebbe alcun rilevante vantaggio al deflusso del traffico (essendo tali veicoli quelli di minori dimensioni), causando invece una ostruzione di fatto della circolazione preferenziale nelle corsie riservate ai mezzi pubblici (caratterizzati già per loro natura da ingombri maggiori: si pensi ai Bus, ai Tram e alle Ambulanze). Da ciò potrebbe discendere un vizio di eccesso di potere per illogicità e irragionevolezza dell'azione amministrativa.

Quanto al **secondo profilo (pericolosità pratico-applicativa della decisione di Roma Capitale)**, occorre sottolineare la pericolosità intrinseca alla decisione assunta dall'Amministrazione di Roma

Capitale, e ciò per una serie di ragioni. In primo luogo e come anticipato, buona parte delle Corsie Preferenziali romane sono delimitate da cordoli, profilati verticali, marciapiedi, per lo più in pessimo stato di manutenzione. A questi vanno aggiunti anche eventuali elementi trasversali alle corsie che sporgono dalla pavimentazione come dissuasori del transito di veicoli in autorizzati. Tali circostanze rendono nella pratica rischioso l'accesso alle corsie da parte di mezzi a due ruote maggiormente soggetti alle 'asperità' del fondo stradale e agli ostacoli frapposti tra le corsie o alle loro delimitazioni laterali.

Inoltre, numerose Corsie Preferenziali capitoline sono adibite anche al passaggio di veicoli a rotaia. Ciò comporta che le corsie stesse sono attraversate in senso longitudinale da due o più binari in ferro che, in caso di pioggia, diventano estremamente scivolosi ed espongono ad un elevato rischio di perdita di aderenza i motoveicoli con i conseguenti rischi per i loro conducenti.

Quanto sopra espone anche l'Amministrazione ad un rilevante rischio di esborsi economici a titolo di risarcimento danni per i 'centauri' che dovessero incorrere in incidenti a fronte dell'accesso e/o della circolazione in tali corsie, o a causa di una cattiva manutenzione degli elementi longitudinali e trasversali di delimitazione delle corsie e dissuasione dall'accesso. Infatti, per le suddette ragioni, si riscontra la facile integrazione dei requisiti della c.d. *insidia* e del c.d. *trabocchetto* ai quali la pacifica giurisprudenza ha da tempo ricondotto la responsabilità per danni del soggetto gestore di strade pubbliche (artt. 2051 e 2043 del Codice Civile).

Sotto questo profilo occorre, infine, rilevare che il transito di un più alto numero di veicoli nelle medesime corsie riservate rallenterà inevitabilmente il deflusso del traffico 'pubblico' in tali corsie, con rallentamento non solo dei trasporti pubblici, ma anche e soprattutto dei mezzi di soccorso, con le conseguenze che sono immaginabili.

Quanto al **terzo e ultimo profilo (danni per gli operatori del trasporto pubblico e per l'utenza)**, si sottolinea che la presenza di una rete continua di Corsie Riservate consente di ottenere risultati favorevoli sia per gli utenti sia per gli operatori del trasporto pubblico di linea o non di linea; infatti, è stato rilevato dalla letteratura tecnica in materia che in presenza di tali corsie è possibile ottenere per le vetture in servizio una velocità commerciale più elevata ed una minore variabilità della stessa in funzione delle condizioni del traffico. Ciò garantisce:

- (i) per i passeggeri, una riduzione dei tempi di viaggio ed una minore variabilità degli stessi;
- (ii) per gli operatori, un risparmio di risorse a parità di servizio di TPL di linea o non di linea reso che è stato in passato calcolato tra il 20 e il 30%.

È giocoforza che la decisione dell'Amministrazione di aumentare il numero delle categorie di veicoli aventi diritto ad accedere alle Corsie Riservate comporta l'inevitabile rischio di congestionare la circolazione le Corsie Preferenziali nel vano tentativo di decongestionare il traffico su quelle ordinarie. E ciò proprio in quei momenti in cui sarebbe necessario garantire al servizio pubblico 'canali' di circolazione maggiormente agevolati: ossia le c.d. 'ore di punta'.

PAVIA e ANSALDO
STUDIO LEGALE

Da questo uso improprio delle Corse Preferenziali, può dunque derivare un danno economico a carico degli operatori, rispetto al quale gli stessi si riservano di richiedere il risarcimento all'Amministrazione di Roma Capitale.

*** *** ***

Da quanto detto consegue, inoltre, che:

- costituisce interesse diretto, concreto e attuale delle Associazioni, Organizzazioni e Società che rappresento, accedere, prendere visione ed estrarre copia di tutti gli atti e provvedimenti, comunque denominati e adottati, con i quali Roma Capitale ha autorizzato l'estensione, anche solo provvisoria, delle Corse Preferenziali ad ulteriori categorie di veicoli;
- tale interesse sorge anche rispetto all'intenzione delle mie assistite di curare e tutelare le proprie posizioni giuridiche soggettive dinanzi alle competenti autorità giurisdizionali, qualora l'Amministrazione non sospenda immediatamente l'esecuzione degli atti e provvedimenti descritti;
- ai sensi dell' art. 24, comma 7, della legge n. 241/1990 *"deve comunque essere garantito ai richiedenti l'accesso ai documenti amministrativi la cui conoscenza sia necessaria per curare o per difendere i propri interessi giuridici"*.

*** *** ***

Considerato tutto quanto sopra espresso, con la presente si è pertanto costretti:

(i) a diffidare l'Amministrazione di Roma Capitale a revocare, annullare d'ufficio e sospendere immediatamente e, comunque, entro 30 giorni dal ricevimento della presente gli atti e i provvedimenti autorizzatori all'accesso dei motoveicoli alle Corse Preferenziali site nel territorio comunale romano;

(ii) a domandare, ai sensi degli artt. 22 ss. della legge n. 241/1990 e del d.P.R. n. 184/2006, l'accesso, mediante visione ed estrazione di copia (previa corresponsione dei diritti di copia eventualmente dovuti) degli atti e/o provvedimenti autorizzatori di cui sopra, nonché di tutti gli atti procedimentali, anche interni, antecedenti e/o successivi, connessi, collegati e/o consequenziali e inerenti i correlati procedimenti amministrativi

Con espressa riserva di esperire ogni azione prevista dall'ordinamento vigente a tutela dei propri diritti ed interessi in caso di tardivo e/o negato accesso, ovvero di tardivo e/o negato

PAVIA e ANSALDO
STUDIO LEGALE

annullamento, revoca o sospensione d'ufficio degli atti e provvedimenti indicati, salvo il risarcimento dei danni subiti.

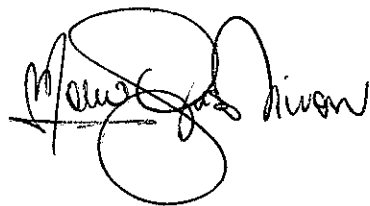
Al fine, dunque, di evitare l'adozione di tali spiacevoli, quanto necessitati, rimedi si invita l'Amministrazione di Roma Capitale di farci partecipi quanto prima delle proprie intenzioni e determinazioni in ordine ai contenuti della presente, indirizzando ogni successiva comunicazione al seguente indirizzo:

Avv. Marco Giustiniani
Studio Legale Pavia e Ansaldo
Via Bocca di Leone n. 78
00187 - ROMA
Tel. 06.695161 - Fax 06.6793236/7
e-mail: marco.giustiniani@pavia-ansaldo.it

In attesa di un Vostro cortese e celere riscontro, si porgono distinti saluti.

In fede

Avv. Marco Giustiniani

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Marco Giustiniani', with a large, stylized circular flourish at the end.

All. documento di identità del sottoscrittore