



CITTÀ METROPOLITANA
DI FIRENZE

Atto Dirigenziale N. 1089 del 14/05/2019

Classifica:

Anno 2019

(6963047)

<i>Oggetto</i>	STRADA DI GRANDE COMUNICAZIONE (SGC) FIRENZE-PISA-LIVORNO E SENTENZA DEL CONSIGLIO DI STATO N.6003/2018: DETERMINAZIONI DELLA CITTA' METROPOLITANA DI FIRENZE.
----------------	---

<i>Ufficio Redattore</i>	DIREZIONE GENERALE
<i>Riferimento PEG</i>	
<i>Resp. del Proc.</i>	
<i>Dirigente/ Titolare P.O.</i>	DEL REGNO VINCENZO - DIRETTORE GENERALE

TATST

Il Dirigente / Titolare P.O.

Premesso che :

- con sentenza n. 6003/2018 il Consiglio di Stato, decidendo in sede di appello in merito al contenzioso afferente la realizzazione di un impianto di distribuzione carburanti sulla Strada di grande comunicazione (SGC) Firenze-Pisa-Livorno, ha qualificato detta arteria come strada extraurbana principale di tipo B;
- la suddetta arteria, essendo stata considerata di interesse regionale e dunque esclusa dalle strade di interesse nazionale di cui al DPCM del 21 febbraio 2000, fu ceduta dall'ANAS alla Regione Toscana e dall'anno 2003, in forza di convenzioni reiterate nel tempo fra la Provincia di Pisa, di Livorno, la Regione Toscana e la Provincia di Firenze, oggi Città Metropolitana di Firenze, la gestione e la manutenzione dell'arteria sono affidate a questo Ente;
- la Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici n.461 del 24 febbraio 1993 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n.47 del 26 febbraio 1993 recante "Direttiva sui provvedimenti da assumere per

CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE

Atto Dirigenziale n. 1089 del 14/05/2019

l'osservanza delle norme di comportamento sulle strade extraurbane principali", chiarisce in particolare che:

- le caratteristiche minime richieste per le strade extraurbane principali o tratti di esse sono da considerare tutte indispensabili ai fini della classificazione e pertanto prima di addivenire alla detta classificazione l'ente proprietario dovrà eseguire tutte le opere che si rendano necessarie per la rispondenza delle stesse ai requisiti richiesti;
 - il termine "area di sosta" di cui alle caratteristiche minime richieste per le strade extraurbane principali o tratti di esse deve essere inteso nel senso più ampio di "pertinenza di servizio", come definita dall'art.24, comma 4, del codice, a condizione che la stessa sia dotata di area di parcheggio, anche non delimitata, nonché di corsie di decelerazione e di accelerazione;
- ANAS con nota del 21 luglio 1993 inviata anche alla Regione Toscana, dava atto della mancanza delle caratteristiche minime previste per "strada extraurbana principale" e assimilava la SGC FIPILI alla tipologia di strada extraurbana secondaria, tipo C, limitando la velocità massima a 90 km/h, anziché a 110 km/h come previsto per le strade extraurbane principali, tipo B;
- ANAS con nota del febbraio 2002, precisava le motivazioni della mancata corrispondenza della SGC FIPILI alle caratteristiche previste dall'art.2, comma 3, del Codice della Strada per le strade extraurbane principali, tipo B, ovvero
- banchine non adeguate, dal Km 3+300 al km 45+500. La SGC FIPILI è lunga complessivamente circa 97,66 km e per 42,2 km non risulta corrispondente alla classifica di extraurbana principale, tipo B, corrispondenti al 43% circa del complessivo tracciato;
 - aree di sosta, lungo l'itinerario, prive delle corsie di accelerazione e decelerazione;

Dato atto che :

- negli anni, diversi sono stati gli interventi apportati per migliorare le condizioni di sicurezza della strada, ma non è stato possibile intervenire sulle corsie che presentano larghezza ridotta, senza corsie di emergenza e banchine alla sinistra delle carreggiate;
- emerge da quanto sopra che la SGC FIPILI non ha le caratteristiche minime per essere classificata di tipo B;
- l'adeguamento della SGC FIPILI alle caratteristiche di strada extraurbana principale di tipo B, richiederebbe interventi consistenti sia in termini finanziari che di tempistica esecuzione, valutato anche che il fondo stradale era stato concepito, in fase di progettazione, sulla base di specifiche tecniche relative a volumi di traffico e fattori di carico ben al di sotto di quelli attuali;

Considerato che il Consiglio di Stato ha richiamato nella sentenza atti della Regione Toscana che classificherebbero la SGC FIPILI come strada extraurbana principale di tipo B, e precisamente:

- il Piano di Indirizzo territoriale della Regione Toscana, approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 72 del 24 luglio 2007.
- il Programma di Risanamento acustico delle Strade Regionali, approvato con Decreto Dirigenziale n.826/2009 nel quale si precisa che solo per le finalità di risanamento acustico la SGC FIPILI viene assimilata ad una strada extraurbana principale di tipo B.

Dato atto, che con nota acquisita al protocollo generale in data 17 dicembre 2018 n. 58636 il Dirigente del “Settore Programmazione Viabilità” della Regione Toscana ha precisato

- che il PIT individua la rete stradale di interesse regionale secondo le proprie categorie ovvero “...secondo la seguente suddivisione: “in primaria, principale e secondaria”, secondo criteri basati molto genericamente sul transito, scorrimento, distribuzione, penetrazione e supporto ai sistemi locali. Il PIT assegna alla SGC FIPILI le caratteristiche di “direttrice principale”, non coincidente con le caratteristiche di strada extraurbana principale di tipo “B”, al pari del raccordo stradale Firenze-Siena di proprietà dello Stato, sul quale la Regione non ha competenza alcuna. L’attributo di “direttrice principale” conferma che il PIT non ha la valenza di classificazione ai sensi dell’art.2, comma 2, del Codice della Strada;
- che la finalità dell’assimilazione, condivisa a suo tempo dalla Regione Toscana con ARPAT, è stata, con tutta probabilità, ritenuta necessaria per non sottostimare, nell’ambito dei modelli di verifica del clima acustico, i superamenti dei limiti di legge sui potenziali recettori. Anche nei successivi atti, relativi agli adempimenti normativi relativi al risanamento acustico delle infrastrutture stradali regionali, DCR n.41/2016 ed al Piano d’Azione approvato con DGR n. 1155/2018, risulta chiara la precisazione della motivazione circa l’assimilazione della SGC FIPILI a strada di tipo B, ai soli fini acustici;
- che in ogni caso, gli atti regionali sopra richiamati, non possono avere valenza di classificazione della strada ai sensi del Codice della Strada;

Dato atto altresì che l’assenza nella SGC FIPILI di tutti gli elementi necessari per la corrispondenza alle caratteristiche previste dall’art. 2 comma 3 del codice della strada per le strade extraurbane principali, tipo B, è stata confermata dalla Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale, della Regione Toscana con nota prot. n. 17237 del 1° aprile 2019;

Tenuto conto che:

- questa Città metropolitana in data 19 aprile 2019 ha proposto ricorso davanti alle Sezioni Unite della Corte di Cassazione avverso la sentenza n. 6003/2018 del Consiglio di Stato, ritenendola viziata per motivi inerenti la giurisdizione, essendosi il Giudice espresso in ambito riservato all'Amministrazione,
- contro la stessa sentenza ha presentato ricorso per Cassazione per motivi inerenti la giurisdizione, nonché ricorso per revocazione davanti al Consiglio di Stato, anche la Società Sirtam, interessata alla realizzazione dell'impianto che ha dato origine al contenzioso;
- successivamente alla pubblicazione della sentenza in oggetto, l'amministrazione ha tenuto un comportamento soprassessorio in ordine alle istanze, anche informali, presentate da operatori e finalizzate all'apertura o alla modifica di accessi lungo la FI PI LI, ai soli fini di confrontarsi anche con la Regione proprietaria dell'arteria e di individuare puntualmente tutti i motivi, poi posti a fondamento del ricorso per Cassazione

Preso dunque atto che allo stato si pone il problema di come operare nella situazione descritta, considerato che non si può attendere la decisione dei citati ricorsi, per la quale sono prevedibili tempi non brevi né certi;

Rilevato a tal fine:

- che la sentenza del Consiglio di Stato, affermando che l'amministrazione dovrebbe considerare la strada di tipo B per i soli impianti da realizzare, in quanto gli accessi a distanze inferiori “non rispettano le norme di sicurezza poste dal Codice della Strada, non tiene conto del fatto che per gli stessi motivi di sicurezza dovrebbero allo stesso modo essere adeguati gli accessi esistenti, già realizzati alle inferiori distanze paramtrate alla strada come di tipo C;
- che sarebbe peraltro irragionevole far coesistere sulla stessa strada impianti realizzati secondo regole diverse, tanto più ove riconducibili alla sicurezza;
- che l'ente deve dunque prendere posizione in modo da non pregiudicare l'iniziativa economica degli operatori e nello stesso tempo non assumere un comportamento in contraddizione con la posizione assunta nei giudizi avverso la sentenza del Consiglio di Stato, ove si è in particolare sostenuto che la sentenza non potesse provvedere in merito alla classificazione della strada, in quanto riservata all'amministrazione competente;
- che comunque all'amministrazione sarebbe preclusa la possibilità di agire considerando ora la strada come di tipo B prima di avere programmato ed eseguito tutti gli interventi richiesti per rendere la strada conforme alla nuova classificazione, come precisato dalla Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici n. 461 del 24/2/1993, anche sopra richiamata, la quale specifica che “le caratteristiche minime richieste per le strade extraurbane principali o tratti di esse sono da

considerare tutte indispensabili ai fini della classificazione, e pertanto prima di addivenire alla detta classificazione l'ente proprietario dovrà eseguire tutte le opere che si rendano necessarie per la rispondenza delle stesse ai requisiti richiesti”;

- che l'unica alternativa sia pertanto quella di continuare a considerare la strada come di tipo C almeno fino alla definitiva pronuncia sui ricorsi pendenti;

Ritenuto pertanto, alla luce dell'oggettiva mancanza delle caratteristiche necessarie richieste dal Codice della strada per considerare l'arteria di tipo B, nelle more dell'esito del giudizio promosso dinanzi alla Suprema Corte, di dover gestire la SGC FIPILI quale strada extraurbana secondaria di tipo C, confermando peraltro il limite di velocità massima di circolazione dei veicoli in 90 km/h;

Valutato che la sospensione dell'istruttoria delle richieste di nuove autorizzazioni all'apertura di impianti di distribuzione carburanti sulla FIPILI o modifica di quelli esistenti, disposta dall'ufficio competente, all'indomani della pubblicazione della sentenza in oggetto, debba essere revocata, stante l'esigenza di non limitare le attività economiche correlate, per tutto il tempo necessario alla decisione del ricorso di cui sopra;

Valutato altresì che tale esigenza vada bilanciata con quella di tutela dell'ente da eventuali domande risarcitorie di qualsiasi genere, nel caso in cui il ricorso venisse rigettato e confermato che la SGC FIPILI è da considerare strada principale di tipo B;

Ritenuto pertanto che, a tutela dell'amministrazione, la risposta favorevole alle istanze presentate per l'apertura di accessi rapportati alla strada come di tipo C dovrà essere subordinata all'accettazione dell'eventualità, qualora la strada risulti poi definitivamente, all'esito dei richiamati giudizi, da classificare di tipo B, che si rendano necessari interventi di adeguamento e ove non possibili, della revoca delle autorizzazioni rilasciate; con rinuncia espressa a far valere pretese di qualsiasi natura, anche risarcitoria, in qualsiasi sede;

Visto dunque il Regolamento degli uffici e dei servizi dell'ente;

Visto il decreto sindacale n. 12 del 17/10/2017 con il quale il sottoscritto è stato nominato Direttore Generale della Città Metropolitana di Firenze

DETERMINA

- 1) Per quanto esposto in premessa di confermare la mancanza delle caratteristiche minime di cui all'art. 2 del Codice della strada per qualificare la SGC FIPILI strada extraurbana principale di tipo B, che dunque nelle more della definizione di ricorsi di cui in premessa, sarà gestita come strada extraurbana secondaria di tipo C.
- 2) Di disporre, a tutela dell'amministrazione, che la risposta favorevole alle istanze presentate per l'apertura di accessi rapportati alla strada come di tipo C dovrà essere subordinata all'accettazione dell'eventualità, qualora la strada risulti poi definitivamente, all'esito dei richiamati giudizi, da classificare di tipo B, che si rendano necessari interventi di adeguamento a carico degli interessati e ove non possibili, della revoca delle autorizzazioni rilasciate, con rinuncia espressa a far valere pretese di qualsiasi natura, anche risarcitoria, in qualsiasi sede.
- 3) Di partecipare il presente atto alla Regione Toscana, nonché alle parti costituite nei contenziosi richiamati in premessa.
- 4) Il presente atto può essere impugnato davanti al giudice amministrativo competente nei termini di legge.

Firenze 14/05/2019

DEL REGNO VINCENZO - DIRETTORE GENERALE

“Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D.Lgs 82/2005 e rispettive norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa; il documento informatico è memorizzato digitalmente ed è rintracciabile sul sito internet per il periodo della pubblicazione: <http://attionline.cittametropolitana.fi.it/>.

L'accesso agli atti viene garantito tramite l'Ufficio URP ed i singoli responsabili del procedimento al quale l'atto si riferisce, ai sensi e con le modalità di cui alla L. 241/90 e s.m.i., nonché al regolamento per l'accesso agli atti della Città Metropolitana di Firenze”