

ALDA s.a.s. di Teresa Dominici
Piazza Benvenuto Cocuzza, 12
Tel. 3395252275 - 00040 Pomezia (Roma)
P. IVA 07120211003 - Pec: alda.sas@legalmail.it

Alla Città Metropolitana di Firenze
Dipartimento Territoriale
Ufficio Concessioni COSAP
Pec: cittametropolitana.fi@postacert.toscana.it

Roma li, 18/12/2019

Oggetto: A Vs. Prot. n. 59043 del 9/12/2019 - PREAVVISO DI RIGETTO ai sensi dell'art. 10-bis, legge n. 241 del 1990 dell'istanza di rilascio di concessione per occupazione permanente di spazi ed aree pubbliche con realizzazione di impianto carburanti S.R. FI – PI - LI al Km 31,860 in Comune di San Miniato, e delle relative osservazioni presentate successivamente.

Con riferimento alla vs. in oggetto pervenuta alla scrivente a mezzo Pec in data 09/12/2019 ed alle successive integrazioni in data 10/12/2019, vi comunichiamo che dobbiamo contestarne integralmente il contenuto, (ad eccezione del punto 2) per il quale si allegano nuovi elaborati grafici con l'indicazione delle direttrici e dei flussi veicolari all'interno dell'area di servizio, suddivise tra autovetture e mezzi commerciali con relative aree di sosta e aree di transito per le manovre), per le motivazioni di seguito argomentate.

Con riferimento al punto 1

Il parere tecnico cui evidentemente codesto Ufficio si riferisce, non essendo stato integralmente allegato alla risposta pervenuta a questa Società, non consente di comprendere con certezza quali siano le normative prese a riferimento in relazione, ovviamente, anche alla classifica attribuita alla arteria di che trattasi la quale, ad oggi, formalmente risulta essere di tipo C.

In realtà, non essendo ad oggi intervenuta la formale classifica delle strade di cui all'art. 2 comma 8 del vigente Codice della Strada, l'arteria in questione deve ancora intendersi identificata come Strada di Grande Comunicazione secondo quanto stabilito all'art. 234, comma 5, norme transitorie dello stesso Codice. Tale attribuzione è peraltro confermata dalla segnaletica esistente posta in corrispondenza di ciascuno svincolo in entrata, apposta da Anas in origine e mantenuta (e quindi confermata) dalla Regione quale nuovo Ente proprietario e dalla Provincia quale Ente gestore dell'arteria.

Si sottolinea ancora che il vigente Codice della Strada definisce “STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA” strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.

Tali sono ad oggi infatti le caratteristiche della strada in questione. L'apparente composizione della piattaforma stradale potrebbe ingannare e far pensare a strada a carreggiate indipendenti mentre in realtà trattasi di unica carreggiata, con due corsie per ciascun senso di marcia, separate in base alle direttrici di transito da barriera spartitraffico centrale al solo fine di garantire la sicurezza della circolazione ed impedire manovre pericolose.

La posa in opera della barriera centrale, in origine non prevista e collocata in anni successivi, ha reso necessario far sì che le due direttrici di transito potessero offrire gli stessi livelli di servizio; infatti si può notare che le aree di servizio realizzate sono pressoché contrapposte, seppure non sempre speculari, proprio a tale scopo.

Premesso quanto sopra si rammenta ancora una volta la particolare funzione che svolgono “le aree di servizio” che non devono essere confuse con accessi ed attività di uso privato, né con intersezioni. E' noto infatti che le “pertinenze di servizio” (tra cui le aree di servizio) sono parti della strada destinate in modo permanente al servizio ed arredo funzionale di essa “secondo quanto indicato all'art. 24, co 1, del D.Lgs 285/92. I successivi commi dello stesso articolo recitano ancora “*Sono pertinenze di servizio le aree di servizio, con i relativi manufatti per il rifornimento ed il ristoro degli utenti, le aree di parcheggio, le aree ed i fabbricati per la manutenzione delle strade o comunque destinati dall'ente proprietario della strada in modo permanente ed esclusivo al servizio della strada e dei suoi utenti. Le pertinenze di servizio sono determinate, secondo le modalità fissate nel regolamento dall'ente proprietario della strada in modo che non intralcino la circolazione o limitino la visibilità*”.

La presupposta limitata visibilità per il cambio di corsia indicata da codesto Ente, si suppone (ma è solo una ipotesi essendo stato omissivo nella V/S risposta ogni riferimento normativo) faccia riferimento, in relazione al calcolo con cui vengono individuati i 234 m. indicati, al decreto 5.11.2001, art. 5.1.4 “distanza di visibilità per la manovra di cambio di corsia”. **E di ciò, ovviamente, si chiede puntuale conferma, ritenendo che codesta Amministrazione non possa sottrarsi al dovere della massima chiarezza e completezza nella esposizione delle motivazioni dell'avvio di un procedimento di diniego a fronte di istanze ricevute .**

Si osserva, peraltro, che il precitato Decreto 5.11.2001, stabilisce all'art. 2 “...*le presenti norme si applicano per la costruzione di nuovi tronchi stradali e per l'adeguamento di tronchi stradali esistenti salva la deroga di cui omissis...*”; adeguamenti non riscontrabili ad oggi sull'itinerario in esame, sul quale risultano essere stati attuati parziali miglioramenti solo in alcuni specifici tratti, che certo non possono essere interpretati o confusi, con il termine “*adeguamento*” di cui sopra.

Tale (eventuale) riferimento normativo appare quindi del tutto inappropriato per le seguenti motivazioni:

–La specifica funzione e servizio rappresentata dalle aree di servizio come ampiamente sopra richiamato.

–L'assoluta mancanza di problematiche conseguenti l'attività svolta dalla precedente società concessionaria API, esercitata per oltre 20 anni senza che ciò abbia mai dato luogo ad alcuna criticità connessa alla sicurezza della circolazione; né ciò avrebbe potuto essere in considerazione dell'ampio raggio di curvatura che non ostacola la visibilità, della mancanza di ostacoli che limitino la stessa, delle modesta pendenza del raccordo verticale.

–La presenza di tale servizio all'utenza stradale è (ed era) opportunamente resa nota mediante segnaletica di preavviso posta rispettivamente a m 2000, poi ripetuta a m. 1500 e poi a m. 1000 ed infine a 500, per poi indicare il vero accesso all'area stessa (la posizione di tali segnali di preavviso si può agevolmente verificare anche al momento attuale essendo ancora in loco i supporti dei segnali stessi). Dunque l'utente che avesse avuto volontà di accedere a tale area era ampiamente avvisato, addirittura 2 km prima dell'area stessa. e dunque con più che adeguato margine di preavviso per effettuare l'eventuale manovra di cambio di corsia, rispetto ai m. 234 indicati nella nota di codesto Ente.

–Eventuali manovre improvvise di cambio di corsia sarebbero da imputarsi, dunque, unicamente al mancato rispetto delle norme di sicurezza ed alla imprevedibilità che l'essere umano può attuare in ogni circostanza, fattore imponderabile in ogni caso.

–

Si ritiene che il mancato ripristino del preesistente “livello di servizio” offerto lungo l'arteria in esame crei di fatto un pregiudizievole “disservizio” da parte dell'Ente proprietario e/o gestore che

invece ha il dovere di garantire efficienti ed adeguati livelli di servizio lungo tali tipi di viabilità per entrambe le direttrici di transito, proprio per scongiurare atteggiamenti pericolosi o azioni improvvisate. Questa sarebbe la vera pericolosità.

Si evidenzia tra l'altro, che il disciplinare rilasciato da Anas e confermato dalla Provincia con proprio successivo provvedimento di conferma, prevedeva, la chiusura di una piazzola di sosta immediatamente posticipata rispetto alla fine della corsia di accelerazione dell'area Ex Api, imponendo nel contempo l'obbligo per il concessionario di mantenere a disposizione dell'utenza stradale l'area della stazione di servizio anche in caso di chiusura della stessa. Si rileva che ad oggi, avendo codesta Amministrazione, con inspiegabile tempestività, collocato la barriera guard rail lungo il fronte dell'impianto demolito, non ha però riaperto, con altrettanta solerzia, la piazzola di sosta prevista nel progetto originario e realizzata, all'origine, per evidenti motivi di sicurezza ed omogeneità di servizio lungo l'intera arteria. Essendo quindi venuta meno un'area di sosta rispetto al progetto stradale originario ed anche la presenza di un'area di servizio "sostitutiva", oggi si rileva un potenziale pericolo per l'utenza stradale con le responsabilità conseguenti in capo a codesta Amministrazione. Sono infatti venute meno le prescrizioni imposte da ANAS (ossia il mantenimento dell'area di servizio a disposizione degli utenti stradali in luogo della vicina piazzola, contestualmente chiusa) atte a garantire comunque la sicurezza dell'utenza stradale. E a tal proposito si chiede pertanto copia dei formali provvedimenti con i quali codesta Amministrazione ha disposto:

- in primo luogo la chiusura temporanea delle corsie di accelerazione e decelerazione dell'impiantocarburanti ex API "avente inderogabile funzione di piazzola di sosta a garanzia della sicurezza della circolazione";
- in secondo luogo la definitiva posa in opera del guard-rail laterale lungo tutto il fronte (aiuola centrale e corsie) del predetto impianto.

Oggi, sulla direttrice di traffico verso Pisa e Livorno si constata una distanza di oltre 40 km tra l'area di servizio antecedente quella in esame, posta al km 10+200, e la successiva al km 54+200, mentre sulla direttrice opposta è in esercizio un'area intermedia al km 33+034 la quale si interpone tra quella precedente al km 54+200 e la successiva al km 16+800. Tale disomogeneità genera una anomalia nella distribuzione delle aree di servizio che non trova uguali lungo l'intero tracciato poiché in tutte le altre situazioni le aree risultano fronteggianti o trovano comunque il corrispondente, seppure sfalsato.

Sempre facendo riferimento alla prima delle motivazioni del parere ostativo, si è verificato che sussistono lungo la strada in esame piazzole di sosta poste all'interno di curve (analogia con la presunta pericolosità della richiesta avanzata dalla Soc. Alda), e più precisamente:

In direzione Livorno:

- al km 11+400- piazzola di sosta per la quale l'unico segnale di preavviso è posto a "soli 200" m rispetto all'area di sosta e senza ulteriori segnali; quindi a distanza ancora inferiore ai 234 menzionati;
- ai km 14+750, km 48+850 e, km 55+950- piazzole di sosta per le quali non è posto alcun segnale di preavviso.

In direzione Firenze:

- al km 40+800 con preavviso dei soliti 200;
- ai km 37+850, km 44+200, km 53+500, km 65+50 e 70+100- piazzole di sosta per le quali non è posto alcun segnale di preavviso.

Si allegano le fotografie della carreggiata (in curva) che precede le dieci piazzole sopra elencate nel tratto Firenze Livorno.

Se corrispondesse al vero che la distanza di visibilità per il cambiamento di corsia non è rispettata per la manovra di accesso a tali piazzole, ciò costituirebbe pesanti responsabilità in capo (da sempre) a codesta Amministrazione. Appare dunque evidente la contraddizione tra la "regolare sussistenza" delle citate dieci piazzole di sosta e la "supposta irregolarità" della riapertura dell'area di servizio in oggetto, questa basata sostanzialmente (si noti il grassetto del punto 1 di cui alla V/S comunicazione datata 3 dicembre 2019) per motivi di "mancanza di sicurezza" connessi alla

“visibilità per il cambiamento di corsia”. Infatti tali piazzole risultano, da che esiste la strada in questione, mantenute fruibili ed anche regolarmente mantenute mediante ordinari interventi di manutenzione, siano essi di segnaletica che di pulizia. Inoltre, a rafforzare, ove fosse necessario, il concetto che la SGC FI.PILI non può essere classificata tipo B, è anche la presenza del segnale di STOP collocato in uscita su tutte le piazzole di sosta presenti, proprio per la mancanza della caratteristiche previste per le strade di tipo B.

Le situazioni sopra evidenziate appaiono in netta contraddizione con le affermazioni di codesto Ente in relazione alla (presunta) mancanza di distanza di visibilità per il cambio di corsia sussistente per il progetto di questa Società; visibilità che dovrebbe essere garantita, a maggior ragione, per tutte le piazzole di sosta presenti sul tracciato giacché molte di esse non sono supportate, come dimostrato, da segnali di preavviso posti (come nel caso delle aree di servizio) a partire da ben 2.000 m. dall'accesso dell'area cui si intenda immettersi, e destinate all'intera utenza stradale, a fronte di una parziale affluenza alle aree di servizio, per specifici motivi di rifornimento, ristoro, ecc.

In sostanza quindi nel caso delle aree di servizio all'utente è ampiamente ed a congrua distanza reso noto l'opportunità/necessità di predisporre al cambio di corsia per accedere all'area indicata.

L'area di servizio in oggetto non costituisce pregiudizio alcuno alla sicurezza stradale per i motivi sopra esposti e come peraltro dimostrato anche dall'assenza di sinistri nei 20 anni di attività del precedente impianto carburanti API in tale posizione.

Per tutto quanto sopra (riferimento punto 1) esposto **si contesta il parere tecnico espresso e si ritiene che codesta Amministrazione non possa negare la ricostruzione di un'area di servizio, peraltro illegittimamente smantellata da API, che garantisce il dovuto livello di visibilità e sicurezza (ben maggiore dei casi esposti delle piazzole di sosta) grazie anche all'adeguata distanza della segnaletica di preavviso.**

Con riferimento al punto 2

Si allegano nuovi elaborati grafici con l'indicazione delle direttrici e dei flussi veicolari all'interno dell'area di servizio, suddivise tra autovetture e mezzi commerciali con relative aree di sosta e aree di transito per le manovre.

Con riferimento al punto 3

Appare errata la più volte reiterata V/S richiesta di apporre “*recinzione invalicabile da collocare sul newJersey centrale di m 1.80.....*”, giacché dall'esame dei luoghi (che codesta Amministrazione dovrebbe ben conoscere - e che viceversa, inspiegabilmente, ignora - prima di esprimere qualunque parere) si rileva che detta recinzione è ad oggi ancora in essere per tutta l'estensione normalmente prescritta, avendola a suo tempo prescritta (l'ANAS) ad API.

Con riferimento al punto 4

Si contesta radicalmente la motivazione addotta in quanto il progetto che è stato sottoposto al parere di codesto Ente (protocollato in data 6.12.2018) riportava lo schema grafico degli smaltimenti sia delle acque superficiali dell'area di servizio che della adiacente aiuola e corsie di decelerazione ed accelerazione, nonché schema delle acque inerenti i servizi presenti all'interno dell'area di che trattasi. Ad ogni caso, si produce nuovamente, in allegato, il disegno che illustra tutti gli smaltimenti idrici previsti per l'area di servizio in oggetto.

Con riferimento al punto 5

E' noto che il canone corrisposto per le aree di servizio, come stabilito dal Regolamento

Cosap vigente, viene individuato in base all'ampiezza del fronte su strada dello stesso, che comprende anche gli accessi; ciò è inoltre distinto per categoria di strada ed incrementato da vari coefficienti maggiorativi.

La superficie occupata viene convenzionalmente stabilita, con riferimento alle norme e criteri di calcolo per le strade statali che codesto Ente ha fatto proprie (All. C regolamento Cosap), dalla lunghezza della aiuola spartitraffico centrale, notoriamente pari a m. 60 (con esclusione della occupazione delle corsie di accelerazione e decelerazione), e dalla profondità (lato esterno carreggiata) fino al confine della proprietà stradale, come puntualmente indicata nei disegni allegati.

Peraltro il disciplinare ANAS rilasciato ad API, agli atti di codesta Amministrazione, stabilisce che il concessionario ha obbligo di apporre tasselli inamovibili che identificano puntualmente il limite della proprietà. E' evidente che è interesse di questa Società pagare correttamente il canone previsto essendo ben a conoscenza quali siano i confini dell'area propria, che peraltro coincide con il confine della proprietà stradale. Naturalmente codesta Amministrazione potrà agilmente verificare la correttezza di quanto indicato nei nuovi elaborati grafici allegati, sulla base del proprio catasto strade.

Considerati tutti i precedenti pareri negativi espressi da Codesta Amministrazione per la ricostruzione dell'area in parola, a partire dal diniego alla voltura della concessione da API ad ALDA, al successivo primo parere tecnico ostativo dell'11 giugno 2019 ed all'attuale parere, pure negativo, del 3 dicembre 2019, si fa presente che **in caso di ulteriore permanenza dell'atteggiamento dilatorio e non favorevole da parte di codesta Amministrazione, la Soc. Alda si vedrà costretta a tutelare i propri interessi imputando a codesto Ente tutti i danni e le conseguenze, anche economiche, derivanti dai ritardi subiti per la ricostruzione dell'impianto in esame.**

Nel caso in cui codesta Amministrazione insista ulteriormente a negare il dovuto, in quanto legittimo, parere favorevole alla ricostruzione dell'area di servizio in oggetto, **La Soc. Alda si riserva, tra l'altro, di segnalare immediatamente alle autorità competenti le situazioni di pericolosità delle piazzole di sosta sopra indicate e le palesi contraddizioni (se non violazioni) di codesta stessa Amministrazione nell'applicazione delle norme di sicurezza della viabilità sulla strada in oggetto.**

In conclusione, la Alda sas, consapevole della totale legittimità del suo buon diritto, non rinunzierà mai alla ricostruzione del proprio impianto e non esiterà a chiamare in causa o a resistere, a tutti coloro che si sono opposti o si opporranno, in maniera diretta o indiretta, alla realizzazione del proprio progetto.

ALDA s.a.s. di Teresa Dominici

Piazza Benvenuto Cocuzza, 12

Tel. 3395252275 - 00040 Pomezia (Roma)

P. IVA 07120211003 - Pec: alda.sas@legalmail.it

Allegati:

- Rilievo fotografico sede stradale che precede le piazzole di sosta lungo la SGC FI – PI –LI
- N. 4 Tavole di progetto in variante
- Resta ferma la relazione tecnica descrittiva, già agli atti di Codesta Amm.ne in quanto le modifiche apportate non vanno a variare la descrizione e la composizione petrolifera.