



CITTÀ METROPOLITANA
DI FIRENZE

Atto Dirigenziale N. 858 del 17/03/2020

Classifica: 005.

Anno 2020

(7153332)

<i>Oggetto</i>	RIGETTO DELL'ISTANZA PRESENTATA DA ALDA S.A.S. DI TERESA DOMINICI PER LA COSTRUZIONE DI UNA STAZIONE DI SERVIZIO CARBURANTI SULLA SGC FIPILI, KM 31+860 LATO DX.
<i>Ufficio Redattore</i>	DIREZIONE PATRIMONIO E TPL - AMBITO DIREZIONE PATRIMONIO, IMPIANTI SPORTIVI, ARCHIVIO PROTOCOLLO E ALBO PRETORIO
<i>Riferimento PEG</i>	333
<i>Resp. del Proc.</i>	Dott.ssa Maria Cecilia Tosi
<i>Dirigente/Titolare P.O.</i>	TOSI MARIA CECILIA - DIREZIONE PATRIMONIO E TPL - AMBITO DIREZIONE PATRIMONIO, IMPIANTI SPORTIVI, ARCHIVIO PROTOCOLLO E ALBO PRETORIO

SEGLU

Il Dirigente

PREMESSO che :

- in data 6 dicembre 2018 prot. 56762 la Soc. ALDA S.A.S. DI TERESA DOMINICI, partita iva 07120211003, presentava domanda di costruzione di una stazione di servizio carburanti sulla SGC FIPILI alla progress./km 31+860 lato dx nel Comune di San Miniato;
- l'istruttoria della pratica veniva affidata all'arch. Maria Grazia Fraiese, funzionario tecnico, titolare dell'incarico di Posizione organizzativa dell'Ufficio "Concessioni e autorizzazioni del Codice della strada" e in tale veste responsabile del procedimento ai sensi della Legge n. 241/90;
- l'istruttoria di detta istanza veniva sospesa con nota prot. n. 12146 del 5 marzo 2019, avendo deciso l'Amministrazione di tenere un comportamento soprassessorio in ordine alle istanze presentate per l'apertura o la modifica di accessi lungo la FIPILI, nelle more di confrontarsi con

la Regione Toscana, proprietaria dell'arteria e di individuare puntualmente i motivi poi posti a fondamento del ricorso per Cassazione, avverso la sentenza n. 6003/2018 del Consiglio di Stato, che in merito ad un contenzioso afferente la realizzazione di un impianto carburanti sulla SGC FIPILI, ha qualificato detta arteria come strada extraurbana principale di tipo B;

- l'istruttoria veniva riavviata in esecuzione dell'atto dirigenziale n. 1089 del 14 maggio 2019, con il quale, al fine di non limitare le attività economiche correlate, per tutto il tempo necessario alla decisione del ricorso di cui sopra, si è disposto: a) il riavvio delle istruttorie pendenti b) che la risposta favorevole alle stesse, dovrà essere subordinata all'accettazione dell'eventualità che, qualora la strada risulti poi definitivamente all'esito del giudizio in Cassazione, da classificare di tipo B, si rendano necessari interventi di adeguamento a carico degli interessati e, ove non possibili, l'accettazione dell'eventualità della revoca delle autorizzazioni rilasciate, con rinuncia espressa a far valere pretese di qualsiasi natura, anche risarcitoria, in qualsiasi sede;
- riavviata dunque l'istruttoria dell'istanza presentata dalla Soc. ALDA S.A.S. DI TERESA DOMINICI, e in esito alle risultanze della stessa, in data 11 giugno 2019 con nota prot. n. 29948 si comunicava alla Società il preavviso di rigetto, ai sensi dell'art. 10 bis della legge n. 241/90, per le seguenti motivazioni:
 - 1) la visibilità per il cambiamento di corsia non era verificata e non poteva essere ammessa alcuna deroga.
 - 2) non era stata prevista la divisione del flusso veicolare nel piazzale dell'area di servizio: al contrario avrebbero dovuto essere indicati flussi di traffico ben distinti tra veicoli industriali e autovetture con relative distinte aree di sosta congruenti per conformazione e destinazione alle rispettive ed effettive esigenze anche di ingombro; inoltre avrebbe dovuto essere prevista opportuna segnaletica verticale ed orizzontale per indicare i distinti percorsi per le autovetture/motocicli e per i veicoli industriali, anche al fine di evitare inversioni di marcia da parte dei veicoli industriali ed intersezioni tra le correnti veicolari di tipo diverso.
 - 3) in corrispondenza dell'area di servizio, per tutta la lunghezza su strada del fronte della stessa, compresa l'estesa delle corsie di decelerazione ed accelerazione, avrebbe dovuto essere prevista l'installazione, in aggiunta alla barriera spartitraffico esistente che separa le due carreggiate, di idonea recinzione invalicabile di altezza non inferiore a m. 1,80, come previsto da Regolamento Cosap della Città Metropolitana;
 - 4) le acque di qualunque natura provenienti dal piazzale della stazione di rifornimento e dai servizi annessi non devono in alcun modo essere riversate verso la strada e le sue pertinenze e dunque lo schema dello smaltimento acque meteoriche del piazzale avrebbe dovuto riportare le pendenze e dimostrare il rispetto della suddetta prescrizione;
 - 5) non era stata presentata una tavola con l'indicazione della superficie corrispondente all'occupazione di suolo pubblico per il relativo calcolo del canone annuale;
- in data 21 giugno 2019 prot. 31977, a riscontro di tale comunicazione, la Società faceva pervenire le seguenti osservazioni:

aa) la comunicazione di "parere tecnico ostativo all'accoglimento della domanda" asserisce tra l'altro che la visibilità per il cambiamento di corsia non è verificata e non può essere ammessa alcuna deroga. La predetta affermazione fa evidentemente riferimento al contenuto della relazione tecnica a firma dell'Ing. Ciccarone Giuseppe (presentata in sede di richiesta di autorizzazione) il quale ha dichiarato. " la non verificata visibilità per il cambio di corsia" di cui all'art. 5.1.1 del DM 5/2001 che stabilisce, " quale condizione primaria ed inderogabile per la sicurezza della circolazione, l'esistenza di opportune visuali libere";

-il citato DM 5 novembre 2001 consegue le primarie disposizioni di cui all'art. 13 del D.Lgs 495 del 30/4/1992 Codice della Strada, il cui comma 2 prevede, seppure non fornendo direttive puntuali, la possibilità di "deroga" in presenza di particolari condizioni locali, ambientali, sempre che sia

assicurata la sicurezza stradale. A rettifica di quanto indicato nella relazione sopra menzionata a firma dell'Ing. Ciccone, "a seguito di un più attento e puntuale esame dello stato dei luoghi, nonché di una ricognizione accurata lungo l'arteria in questione", si è constatato che per la situazione in esame non sono riscontrabili particolari criticità e che, conseguentemente, non è necessaria alcuna deroga poiché non si rilevano "particolari condizioni locali", in quanto l'area di servizio in progetto è localizzata su un'arteria la cui classificazione amministrativa/funzionale risulta essere individuata nel tipo "C - Extraurbana secondaria", come stabilito da Anas nell'anno 1993 con proprio provvedimento; classificazione ad oggi immutata;

- la realizzazione degli impianti di distribuzione dei carburanti rientra nella più ampia categoria di quelle che sono definite all'art. 24 del C.d.S. "pertinenze delle strade", cioè quelle parti della strada destinate in modo permanente al servizio o all'arredo funzionale di essa. Il comma 2 del predetto articolo recita "Le pertinenze stradali sono regolate dalle presenti norme e da quelle del regolamento e si distinguono in pertinenze di esercizio e pertinenze di servizio" ed il successivo comma 4 precisa che "...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".. Ad oggi, nell'intero panorama legislativo costituito dal Codice della Strada e relativo Regolamento di Attuazione, dal DM 5/2001 (che attiene alla progettazione stradale) e dal DM 19 aprile 2006 (che attiene alle intersezioni), non risulta vigere alcuna puntuale e precisa normativa specifica in materia di progettazione di aree di servizio e distribuzione dei carburanti, ad eccezione delle "direttive" Anas che con proprie specifiche e dettagliate prescrizioni, dispone le modalità di progettazione delle aree di servizio. Tali direttive, che sono differenziate in base alla classificazione del tipo di viabilità cui si riferiscono, sono sempre condivise con il Ministero Infrastrutture competente che, dando il proprio assenso alle proposte avanzate da Anas, avalla la fattibilità delle stesse nel rispetto della sicurezza stradale; sicurezza che, se è garantita su viabilità nazionale, con caratteristiche e flussi di traffico relativi, a maggior ragione è garantita su viabilità di rango inferiore, quale la Firenze-Pisa-Livorno, seppure oggetto di denso flusso di transito. Peraltro, Codesta stessa Amministrazione, con il proprio regolamento Cosap, fa espresso riferimento alle disposizioni Anas (per la viabilità statale), facendole proprie".

- a rettifica di quanto precedentemente proposto (proposta di segnale di preavviso no cambiamento corsia ecc.), si chiede di poter realizzare l'impianto in questione rispettando le norme ANAS previste per strade extraurbane secondarie, tipo C, a 2 corsie per senso di marcia (circolare ANAS N. 18717/2011), sia in relazione alla tipologia dello schema grafico del fronte su strada dell'area di servizio, sia in relazione al rispetto delle distanze di sicurezza previste dai punti "singolari", ossia dalle criticità eventuali quali ad esempio le distanze dalle tangenti delle curve sia planimetriche che di raccordi verticali; criticità non presenti nel tratto interessato come del resto appare dalla storicità nell'uso dell'area di servizio in progetto in un arco temporale di oltre 20 anni.

- bb) per quanto attiene alle aree destinate a parcheggi interni ed in particolare alla sosta dei mezzi pesanti, allo scopo di scongiurare qualsiasi conflitto nei flussi di transito sia per il rifornimento sia per il ristoro, si ritiene di poter rimuovere le criticità evidenziate spostando l'area di sosta di tali automezzi nella zona dei serbatoi Benzina/Gasolio interrati, previa opportuna modifica della zona di sosta saltuariamente riservata all'autobotte di rifornimento, oltre che integrando la segnaletica orizzontale e verticale mediante frecce e cartelli che indirizzino le diverse correnti veicolari di transito ammesse all'interno dell'area in progetto, in modo tale da garantire sicure e fluide manovre all'interno dell'area stessa.
- cc) come richiesto la società Alda si impegna a realizzare a propria cura, ove sia stata nel frattempo rimossa da parte di Codesta Amministrazione quella del preesistente impianto, barriera invalicabile per l'intera estesa del fronte dell'impianto (corsie comprese) nel rispetto delle indicazioni fornite dall'Amministrazione in merito alle caratteristiche della barriera stessa.
- dd) come indicato nella relazione tecnica allegata al progetto e nella planimetria TAV 4 tutte le acque del piazzale e fabbricato andranno a scaricare nel "Rio Trapezzana", così come le acque della strada e

dell'isola spartitraffico, per mezzo della tubazione già esistente sotto il piazzale. Non vi saranno acque di piazzale che andranno scaricate in strada. A delimitazione degli accessi vi sono in progetto delle canaline e pozzi grigliati opportunamente dimensionati e atti a ricevere l'acqua meteorica del piazzale in prossimità degli accessi e della strada per poi convogliarla, depurata, nel corso d'acqua indicato.

ee) all'interno delle planimetrie di progetto è chiaramente indicata l'area di proprietà della Società ALDA S.a.s., ed il confine di proprietà stradale. La Società ALDA sarà ovviamente a disposizione di Codesta Amministrazione per i pagamenti dovuti secondo il Regolamento COSAP vigente, sia in relazione al Canone Annuale per la Concessione permanente inerente l'area di servizio, sia, ove non già assorbito dal predetto pagamento, all'eventuale corresponsione del canone di occupazione "temporanea di suolo pubblico" durante il periodo di realizzazione delle opere.

- alla luce delle osservazioni sopraesposte e ponendosi a disposizione per la veloce redazione di una variante al progetto presentato la Società chiedeva di sospendere l'avvio del procedimento di diniego in oggetto e fornire consenso alla presentazione di detta variante progettuale;
- con nota prot. 59043 del 9 dicembre 2019, si comunicava alla Società ALDA S.A.S. che esaminate le osservazioni di cui alla nota prot. n. 31977 ed acquisito il parere del responsabile della SGC FIPILI, Ing. Michele Rosi, il Responsabile del procedimento aveva espresso parere negativo al rilascio del provvedimento per le seguenti motivazioni:
 - 1) *“la visibilità per il cambiamento di corsia non è verificata così come meglio specificato dal ..parere tecnico emesso dal Responsabile della SGC FIPILI che quantifica la distanza di visibilità per il cambiamento di corsia in mt 234. Tale misura non è soddisfatta a causa dell'andamento del tracciato stradale in corrispondenza dell'impianto in progetto, pertanto i veicoli provenienti da Firenze non avrebbero lo spazio necessario per effettuare il cambiamento di corsia in sicurezza. Conseguentemente, per ragioni che attengono alla sicurezza stradale, non può essere ammessa alcuna deroga.*
 - 2) *Non è stata prevista la divisione del flusso veicolare nel piazzale dell'area di servizio: al contrario avrebbero dovuto essere indicati flussi di traffico ben distinti tra veicoli industriali e autovetture con relative distinte aree di sosta congruenti per conformazione e destinazione alle rispettive ed effettive esigenze anche di ingombro; inoltre avrebbe dovuto essere prevista opportuna segnaletica verticale ed orizzontale per indicare i distinti percorsi per le autovetture/ motocicli e per i veicoli industriali, anche al fine di evitare inversioni di marcia da parte dei veicoli industriali ed intersezioni tra le correnti veicolari di tipo diverso.*
 - 3) *In corrispondenza dell'area di servizio, per tutta la lunghezza su strada del fronte della stessa, compresa l'estesa delle corsie di decelerazione ed accelerazione, avrebbe dovuto essere prevista l'installazione, in aggiunta alla barriera spartitraffico esistente che separa le due carreggiate, di idonea recinzione invalicabile di altezza non inferiore a m. 1,80, come previsto dal Regolamento Cosap della Città Metropolitana;*
 - 4) *Le acque di qualunque natura provenienti dal piazzale della stazione di rifornimento e dai servizi annessi non devono in alcun modo essere riversate verso la strada e le sue pertinenze; pertanto lo schema dello smaltimento acque meteoriche del piazzale avrebbe dovuto riportare le pendenze e dimostrare il rispetto della suddetta prescrizione;*
 - 5) *Non è stata presentata una tavola con l'indicazione della superficie corrispondente all'occupazione di suolo pubblico per il relativo calcolo del canone annuale”;*
- con nota del 18 dicembre 2019 la Società ALDA S.A.S., ha contro dedotto al preavviso di cui sopra, come da allegato A) al presente atto;

CONSIDERATO quanto alle contestazioni di cui alla nota sopra indicata, quanto segue:

- **con riferimento al punto 1**, in cui si contesta l'individuazione della mancata verifica della visibilità per il cambiamento di corsia quale motivo di rigetto dell'istanza:

- la visibilità per il cambiamento di corsia deve essere pari a $2,6 \times 90 \text{Km/h} = 234$ metri ovvero la distanza di arresto a 90 Km/h. Essendo il distributore dietro una curva anche di ampio raggio, un

veicolo che viaggia nella corsia di sorpasso vedrebbe l'uscita dell'area di servizio circa 140/150 metri prima e quindi non farebbe in tempo a cambiare corsia. La visibilità per il cambio di corsia non è dunque soddisfatta. Si precisa che la normativa attualmente vigente in relazione alla distanza di visibilità per la manovra di cambiamento della corsia è l'art. 5.1.4 del D.M. 5 novembre 2001 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come modificato dal D.M. 22 aprile 2004. La determinazione della distanza di visibilità porta alla misura minima sopra detta di 234 metri. Il mancato rispetto della normativa è stato peraltro dichiarato da codesta Società nell'elaborato "Verifiche tecniche e valutazioni generali", presentato in sede di richiesta di autorizzazione, al punto 2.2.1 **"Visibilità per il cambiamento di corsia. Per la misura della distanza di visibilità per il cambiamento di corsia si è fatto riferimento a quanto previsto dal D.M. 05/11/2001 al par.5.1.4.La distanza di visibilità per il cambiamento di corsia non è verificata"**.

- la FIPILI è Strada di Grande Comunicazione, da considerarsi a tutt'oggi strada di tipo C. La circostanza che le aree di servizio siano pertinenze di servizio della strada non consente in ogni caso di derogare a quanto previsto al comma 4 art. 5.1.5. del D.M 5 novembre 2001, come modificato dal D.M 22 aprile 2004: *"In presenza di più corsie per senso di marcia nonché in corrispondenza dei punti singolari(intersezioni, deviazioni, ecc.) occorre assicurare la distanza di visibilità per la manovra di cambiamento di corsia"*;
- l'affermazione che il D.M. 5 novembre 2001 si applichi nel caso di costruzione di nuovi tronchi stradali e per l'adeguamento dei tronchi esistenti, e che la precedente concessionaria API abbia svoto l'attività per vent'anni senza alcuna criticità connessa alla sicurezza della circolazione, non esime l'Amministrazione, in sede di rilascio di un nuova autorizzazione, dal verificare la sussistenza di tutte le condizioni necessarie per la sicurezza della circolazione e di assumere le disposizioni del Decreto come norme di riferimento, tenendo in debito conto quanto riportato al citato art. 2 che rimanda all'art. 13 comma2 del Codice della Strada: *"... sempre che sia assicurata la sicurezza stradale.."*.
- l'art. 20 del disciplinare ANAS allegato alla concessione rilasciata ad API il 9 marzo 2000 recita "la Società concessionaria, anche durante i periodi di chiusura dell'impianto, si obbliga a mantenere il piazzale dell'impianto stesso a disposizione dell'utenza stradale". E' evidente che tale disposizione faccia riferimento a periodi di chiusura e non di dismissione dell'impianto e che quindi correttamente la direzione Viabilità abbia provveduto a chiudere le corsie di accelerazione e decelerazione e a porre in opera il guard rail laterale lungo tutto il fronte della area già occupata dall'impianto. Si specifica che la copia dei provvedimenti con i quali è stata disposta tale chiusura può essere acquisita previa formale richiesta di accesso agli atti.
- tutte le piazzole di sosta indicate nella nota sono dotate di cartello segnaletico fig. II 328 posto a circa 10 metri prima della piazzola, così come indicato al c.17 dell'art. 135 del Regolamento attuativo del NCdS. Alcune delle piazzole di sosta (e nel dettaglio quelle ubicate ai km 11+400, 40+800, 44+200, 70+000 -) sono dotate anche di cartello di preavviso piazzola a circa 200 metri. Quanto all'asserito mancato rispetto della distanza di visibilità per la manovra di accesso alle piazzole di sosta, si rappresenta che trattasi di piazzole di emergenza e quindi utilizzate solo in casi

specifici(ad es. veicolo che si ferma per un guasto) attesa anche la mancanza della corsia di emergenza. Un'area di servizio ha senz'altro frequentazioni enormemente superiori in termini di traffico ed in ogni caso l'Amministrazione ha il dovere di non replicare eventuali situazioni di non perfetta rispondenza alle norme del Cds.

-con riferimento al punto 2, in cui si contesta l'individuazione della mancata divisione dei flussi veicolari quale motivo di rigetto dell'istanza, che lo stesso è superato dagli elaborati grafici presentati,

- con riferimento al punto 3, in cui si contesta la mancata previsione dell'installazione della recinzione quale motivo di rigetto, che anche se è tuttora esistente la recinzione invalicabile di m. 1,80 collocata sul new jersey centrale, il nuovo concessionario è tenuto a verificarne la stabilità e perfetta manutenzione, assumendosene la piena responsabilità sia di installazione che di esercizio;

- con riferimento al punto 4, circa le carenze dello schema di smaltimento acque, che effettivamente gli elaborati presentati contenevano lo schema di smaltimento delle acque.

- con riferimento al punto 5, circa la mancata presentazione di tavola idonea a calcolare la superficie oggetto di occupazione pubblica, che pur essendo a conoscenza del Regolamento e di come si calcola la superficie di occupazione e di conseguenza la tariffa corrispondente al canone annuale che comprende anche coefficienti moltiplicatori riferiti ai servizi offerti, l'ufficio ha facoltà di richiedere uno specifico elaborato da cui evincere l'esatta superficie di suolo pubblico occupato, attraverso la sovrapposizione grafica tra proprietà particellari dichiarate e localizzazione dell'are di servizio compresi gli accessi;

RILEVATO pertanto che le controdeduzioni pervenute non sono state, per quanto sopra esposto, tali da consentire all'Amministrazione di adottare un provvedimento diverso da quello oggetto di preavviso, considerato che in nessun caso sono risultate superate le criticità nel medesimo puntualmente rilevate, come sopra nuovamente contestate;

RITENUTO, alla luce di quanto sopra premesso e considerato, di poter dichiarare conclusa l'istruttoria e che, nel rispetto delle norme di cui all'art. 5.1.4 del D.M. 5 novembre 2001 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come modificato dal D.M. 22 aprile 2004, la mancata visibilità necessaria per il cambio di corsia costituisce motivo ostativo non superato all'accoglimento dell'istanza prot. 56762 presentata dalla Soc. ALDA S.A.S. DI TERESA DOMINICI;

VISTO il vigente Regolamento COSAP;

VISTO il decreto n. 21/2017 con il quale il Sindaco ha attribuito alla scrivente l'incarico di Dirigente dell'ufficio Concessioni e Autorizzazioni del Codice della strada;

RILEVATO che la sottoscritta dirigente non incorre in condizione di conflitto di interessi sia pure potenziale ai sensi dell'art. 6 Bis della L.241/90 così come introdotta dalla L. 190/2012 (legge anticorruzione);

DETERMINA

- 1) Di prendere atto dell'istruttoria effettuata in relazione all'istanza presentata dalla Soc. ALDA S.A.S. e di rigettare detta istanza per quanto esposto in premessa.
- 2) Di non autorizzare dunque la Società ALDA S.A.S. DI TERESA DOMINICI, alla costruzione di una stazione di servizio carburanti sulla SGC FIPILI alla progress./km 31+860 lato dx nel Comune di San Miniato.
- 3) Di dare atto che avverso il presente atto è possibile presentare ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale entro e non oltre 60 giorni dalla notifica del presente atto o in alternativa ricorso al Presidente della Repubblica entro 120 giorni, sempre decorrenti dalla notifica.

Firenze 17/03/2020

**TOSI MARIA CECILIA - DIREZIONE PATRIMONIO E
TPL - AMBITO DIREZIONE PATRIMONIO, IMPIANTI
SPORTIVI, ARCHIVIO PROTOCOLLO E ALBO
PRETORIO**

“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”