



Atto Dirigenziale
N. 2415 del 26/08/2019

Classifica: 010.17

Anno 2019

(7074716)

<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" E CONTESTUALE ANNULLAMENTO ATTI DIRIGENZIALI NN. 1084/ 2019, N. 1087/2019 E N. 1089/2019 AVENTI IL MEDESIMO OGGETTO
----------------	--

<i>Ufficio Redattore</i>	DIREZIONE GENERALE
<i>Riferimento PEG</i>	
<i>Resp. del Proc.</i>	Ing. Giacomo Parenti
<i>Dirigente/ Titolare P.O.</i>	PARENTI GIACOMO - DIRETTORE GENERALE

MAZMA

Il Direttore Generale

Premesso:

- che il Consiglio di Stato con sentenza n. 6003/2018 si è espresso in sede di appello in merito ad un annoso contenzioso relativo alla realizzazione di un impianto di distribuzione carburanti sulla Strada di Grande Comunicazione FI PI LI;
- che la pronuncia ha tra l'altro affermato che la SGC FI PI LI è "riconducibile alle strade extraurbane di tipo B, e, conseguentemente, nella realizzazione dei nuovi accessi deve essere rispettata la distanza minima di 1.000 metri dalla più vicina intersezione", per cui "la realizzanda stazione di rifornimento di Sirtam, che si colloca a circa 400 metri dallo svincolo di Pontedera est, non rispetta le norme di sicurezza poste dal Codice della Strada.";
- che la SGC FI PI LI, 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;

- che la classificazione della strada come di tipo B, così come affermata dal Consiglio di Stato con la sentenza n. 6003/2018, seppure nello specifico finalizzata ad individuare le distanze dei nuovi eventuali accessi dalle intersezioni più vicine, rende problematica l'esecuzione della sentenza da parte della Città Metropolitana, quale gestore della FI PI LI, vista l'oggettiva mancanza nella strada delle caratteristiche minime per essere considerata di tipo B a tutti gli effetti;

Precisato anzitutto:

- che già 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 l'osservanza delle norme di comportamento sulle strade extraurbane principali", aveva chiarito 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;

- che ANAS con nota del 21 luglio 1993, inviata anche alla Regione Toscana, dava atto della mancanza delle caratteristiche minime di "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;

- che ANAS con nota del febbraio 2002, precisava ancora le motivazioni della mancata corrispondenza della SGC FIPILI alle caratteristiche minime 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, in assenza di corsie di emergenza e banchine alla sinistra delle carreggiate;
- emerge da quanto sopra che la SGC FIPILI non aveva né può avere, all'attualità, le caratteristiche minime per essere classificata di tipo B;
- l'eventuale adeguamento della SGC FIPILI alle caratteristiche di strada extraurbana principale di tipo B, ove risultasse concretamente possibile, richiederebbe interventi consistenti sia in termini finanziari che di tempistica dell'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 della Città Metropolitana in data 17 dicembre 2018 n. 58636 il Dirigente del "Settore Programmazione Viabilità" della Regione Toscana ha sostanzialmente smentito che gli atti regionali sopra richiamati possano essere qualificati come atti di classificazione della strada, ciò in quanto:

- 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;
- nel Programma di risanamento acustico la finalità dell'assimilazione della SGC FIPILI alle strade di tipo B, condivisa a suo tempo tra la Regione Toscana e ARPAT, è stata probabilmente 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 in ordine 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;

Dato altresì atto 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, anche successivamente alla pubblicazione della sentenza del Consiglio di Stato n. 6003/2018, sia dalla Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale, della Regione Toscana con nota del 17 dicembre 2018 prot. 58636, sia della predetta Direzione con successiva nota prot. n. 17237 del 1° aprile 2019;

Precisato che comunque all'amministrazione metropolitana che gestisce la strada sarebbe preclusa all'attualità, pur alla luce di quanto precisato dal Consiglio di Stato nella predetta sentenza, la possibilità di classificare diversamente la strada in questione, considerandola come di tipo B prima di avere programmato ed eseguito, laddove possibili, tutti gli interventi richiesti per rendere la strada conforme a tale 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";

Precisato inoltre che:

- 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, in ordine alle iniziative, anche giudiziarie, da intraprendere;
- 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 privata, coinvolta nel contenzioso che ha dato origine alla predetta sentenza del Consiglio di Stato;

Rilevato che allo stato si pone il problema di come operare nella situazione descritta, nell'attesa che vengano decisi i vari ricorsi, in 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 parametrize 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 in tale ottica, escludendo di poter ritenere la strada come di tipo B per le ragioni sopra evidenziate, alla luce della ribadita oggettiva mancanza nella strada delle caratteristiche minime necessarie richieste dal Codice della strada per essere considerata di tipo B, si ritiene di dover proseguire la gestione della medesima quale strada extraurbana secondaria di tipo C, con conferma del limite di velocità massima di circolazione dei veicoli in 90 km/h, almeno sino alla definizione dei giudizi promossi avverso la sentenza n. 6003/2018 dinanzi alla Suprema Corte e al Consiglio di Stato;

Preso altresì atto che gli uffici della Città Metropolitana hanno effettuato una analisi della tematica, suggerendo che l'ente debba 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, escludendo di poter agire considerando la strada come di tipo B e indicando, quale unica alternativa, quella di continuare a considerare la strada come di tipo C fino alla definitiva pronuncia sui ricorsi presentati;

Ritenuto che di conseguenza le istruttorie delle richieste di nuove autorizzazioni all'apertura di impianti di distribuzione carburanti sulla FIPILI o modifica di quelli esistenti, sospese a seguito della sentenza del Consiglio di Stato, debbano essere riattivate, stante l'esigenza di non limitare le attività economiche correlate per tutto il tempo necessario alla decisione dei ricorsi di cui sopra;

Dato atto che l'amministrazione metropolitana avrebbe dovuto univocamente estrinsecare la soluzione da adottare nella pendenza delle impugnazioni della citata sentenza del Consiglio di Stato, tuttavia in data 14/05/2019 sono stati erroneamente prodotti gli atti dirigenziali n. 1084, n. 1087 e 1089 aventi il medesimo oggetto: "STRADA DI GRANDE COMUNICAZIONE (SGC) FIRENZE-PISA-LIVORNO E SENTENZA DEL CONSIGLIO DI STATO N.6003/2018: DETERMINAZIONI DELLA CITTA' METROPOLITANA DI FIRENZE", ma con parziali differenze di contenuto nella narrativa e nel dispositivo, determinate da meri errori materiali e/o refusi nella composizione degli atti;

Dato atto che essendo i tre atti erroneamente adottati difformi l'uno dall'altro ciò ha generato dubbi e contraddittorietà in ordine all'effettiva volontà dell'amministrazione, come rilevato da Aurapetroli srl e da Esedra srl, che hanno proposto avverso gli stessi ricorso al TAR Toscana (RG 978/2019);

Ritenuto pertanto **necessario** ed **opportuno**, al fine di eliminare o evitare dubbi in ordine all'atto al quale fare riferimento atteso che questi hanno lo stesso oggetto, procedere all'annullamento degli atti dirigenziali n. 1084 del 14/5/2019, n. 1087 del 14/05/2019 e n. 1089 del 14/05/2019 privandoli di effetti in quanto contenenti errori e/o refusi che ne rendono rispettivamente e reciprocamente dubbio il contenuto;

Ritenuto al contempo necessario adottare un nuovo provvedimento che esprima in maniera chiara le determinazioni dell'amministrazione di fronte alla sentenza n. 6003/2018 del Consiglio di Stato, la quale ha qualificato la SGC FI PI LI come strada extraurbana principale di tipo B, mentre la stessa non possiede le caratteristiche minime necessarie previste per tale tipologia;

Ribadito che in tale situazione si renda necessario proseguire la gestione della strada quale extraurbana secondaria di tipo C, con conferma del limite di velocità massima di circolazione dei veicoli in 90 km/h, almeno sino a definizione dei giudizi promossi avverso la sentenza n. 6003/2018 dinanzi alla Suprema Corte e al Consiglio di Stato;

Ribadito inoltre che in tale particolare situazione vi è l'esigenza di tutelare l'ente da eventuali domande risarcitorie di qualsiasi genere, nel caso in cui i diversi ricorsi venissero rigettati e confermato che la SGC FIPILI è da considerare strada principale di tipo B;

Precisato pertanto che, a tutela dell'amministrazione, la eventuale 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 l'atto del Sindaco Metropolitano n. 16 del 12/06/2019 con il quale è stata approvata la convenzione per la condivisione con il Comune di Firenze del sottoscritto, quale Direttore Generale dei due enti

DETERMINA

- di annullare, per quanto sopra esposto, gli atti dirigenziali n. 1084, n. 1087 e 1089 del 14/05/2019;
- 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 dalla Città Metropolitana come strada extraurbana secondaria di tipo C;

– di disporre, a tutela dell'amministrazione, che la risposta favorevole alle istanze presentate per l'apertura di nuovi 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 di tali nuovi impianti 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.

– di partecipare il presente atto alla Regione Toscana, nonché alle parti costitutesi nei contenziosi richiamati in premessa.

Il presente atto potrà essere impugnato davanti al giudice amministrativo competente nei termini di legge.

Firenze 26/08/2019

PARENTI GIACOMO - 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 e' memorizzato digitalmente ed e' 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”