

LE STRADE

rassegna di giurisprudenza
2009-2018

LE STRADE

raccolta di giurisprudenza
2009-2018

Abstract: la presente opera è una raccolta, organizzata in una classificazione tematica, di massime giurisprudenziali in materia di STRADE e DANNI DA INSIDIA STRADALE, elaborate dalla redazione della rivista giuridica Patrimoniopubblico.it, tratte da pronunce recensite dalla medesima rivista appartenenti agli anni dal 2009 al 2018 compresi. Alle massime seguono gli estratti pertinenti delle pronunce a cui si riferiscono.

Disclaimer: pur compiendo ogni ragionevole sforzo per assicurare che le massime siano elaborate con la cura necessaria, si avverte che errori, inesattezze, ambiguità od omissioni sono sempre possibili. Con riguardo a ciò, l'editore e il curatore si esimono da ogni responsabilità, invitando l'utente a verificare in ogni caso la massima di interesse con il contenuto della relativa sentenza.

Copyright © 2019 Exeo S.r.l. Tutti i diritti riservati. Le sintesi, quando costituiscono una rielaborazione originale delle pronunce da cui sono tratte, sono opera protetta dal diritto di autore e possono essere utilizzate solo citando la fonte e per fini non commerciali. La classificazione delle sintesi costituisce parimenti opera protetta dal diritto di autore, di cui nessun uso è consentito. Sono consentite esclusivamente citazioni a titolo di cronaca, studio, critica, recensione, attività della pubblica amministrazione o professionale, accompagnate dalla menzione della fonte. È vietata la riproduzione anche parziale e con qualsiasi mezzo senza l'autorizzazione scritta dell'editore. È consentita la stampa ad esclusivo uso personale dell'utilizzatore, e comunque mai a scopo commerciale. Licenza d'uso: **il presente prodotto può essere utilizzato esclusivamente dalla persona fisica acquirente, o da un singolo destinatario in caso di soggetto acquirente diverso da persona fisica. Ogni diversa utilizzazione e diffusione, con qualsiasi mezzo, con qualsiasi scopo e nei confronti di chiunque, totale o parziale, è vietata senza il consenso scritto dell'editore.**

Edizione: maggio 2019 - collana: OSSERVATORIO DI GIURISPRUDENZA, a cura di Paolo Loro - materia: demanio, patrimonio e beni pubblici - tipologia: repertori - formato: digitale, pdf - dimensione: A4 - ISBN: 978-88-6907-268-0 - codice: JRE157 - nic: 344 - Editore: Exeo srl CF PI RI 03790770287 REA 337549 ROC 15200/2007 DUNS 339162698 c.s.i.v. € 10.000,00, sede legale piazzetta Modin 12 35129 Padova.

Montemaggiore Belsito, costruttore e proprietario della strada ha arrecato danni al suo fabbricato e pertanto, in virtù degli artt. 2043 e 2053 c.c. è tenuto a risarcirli in quanto sussiste la responsabilità del proprietario per il caso di danni provocati a terzi quale conseguenza della rovina di edificio. La Corte d'Appello di Palermo, prosegue parte ricorrente, ha omesso l'esame della tesi giuridica prospettata dallo stesso M., ossia che il Comune costruttore della strada avrebbe dovuto rispondere dei danni, stante che nei confronti dell'attuale ricorrente si trova su un piano paritario e non certamente di imperio. Il motivo è infondato, ma per una ragione diversa da quella sostenuta dall'impugnata sentenza. Secondo quest'ultima, infatti, il carattere abusivo dei manufatti del M., risultati danneggiati a causa della frana, induce a ritenere che non sussista nella fattispecie alcun danno risarcibile in quanto lo stesso non può essere considerato "ingiusto", non rappresentando gli immobili in questione un bene la cui proprietà è tutelata dall'ordinamento giuridico. Nè, prosegue la Corte d'Appello, è condivisibile l'avviso espresso dal primo giudice secondo il quale sarebbe stato l'evento dannoso a comportare l'insanabilità dell'opera, poiché l'immobile, proprio per il comportamento omissivo del M., risultava, sia all'epoca dell'istanza di sanatoria, sia al momento del fatto illecito, ancora carente delle opere di completamento necessarie per il suo adeguamento alle prescrizioni di legge ed era dunque non suscettibile di sanatoria. Le conclusioni della Corte d'Appello sono condivisibili, ma devono fondarsi su una diversa motivazione. Si deve infatti osservare che il danno, ancor prima che ingiusto è inesistente in quanto il bene abusivo non è suscettibile di essere scambiato sul mercato. In tal senso, in tema di espropriazione per pubblica utilità, si ritiene che gli immobili costruiti abusivamente non sono suscettibili di indennizzo, a meno che alla data dell'evento ablativo non risulti già rilasciata la concessione in sanatoria, per cui non si applica nella liquidazione il criterio del valore venale complessivo dell'edificio e del suolo su cui il medesimo insiste, ma si valuta la sola area, sì da evitare che l'abusività degli insediamenti possa concorrere anche indirettamente ad accrescere il valore del fondo. La stessa regola vale anche per le ipotesi di espropriazione cosiddetta larvata previste dalla L. n. 2359 del 1865, art. 46, atteso il necessario raccordo tra l'indennizzo previsto da tale norma e l'indennità di espropriazione (anche se regolata da leggi speciali) e ciò pure se il danno lamentato consista proprio nella diminuzione di godimento dell'immobile abusivo, poiché è principio di carattere generale desumibile dalla normativa sia urbanistica, che espropriativa (L. n. 865 del 1971, art. 16, comma 9), quello per cui il proprietario non può trarre alcun beneficio dalla sua attività illecita (Cass., 14.12.2006, n. 26260; Cass., 30.1.2006, n. 25526; Cass., 12.5.2003, n. 7269). Deve infine rilevare che l'affermazione del C.t.u. secondo la quale "ove lo stesso ricorrente avesse avuto modo di far consolidare il corpo di fabbrica C..... l'intero fabbricato oggetto della odierna contestazione (...) si sarebbe potuto sanare", ha carattere meramente ipotetico. A ragione la Corte d'Appello non ne ha perciò tenuto conto.»

DEMANIO E PATRIMONIO --> STRADE --> RESPONSABILITÀ CIVILE - ART. 2051 --> CASISTICA --> DINAMICA DELLA CADUTA

CORTE DI CASSAZIONE, SEZIONE III CIVILE n.24793 del 05/11/2013 - Relatore: Maria Margherita Chiarini - Presidente: Fulvio Uccella

Sintesi: È onere del soggetto danneggiato provare che, soprattutto se a conoscenza dello stato dei luoghi, ha prestato la dovuta attenzione nell'uso della strada, nelle particolari condizioni di tempo - ora notturna - in cui è accaduto l'infortunio, avuto riguardo anche al tipo di calzatura quella sera indossato, in applicazione del principio secondo cui la cosa intrinsecamente pericolosa assume tanto minore efficienza causale dell'evento quanto più il possibile pericolo è suscettibile di essere previsto e superato attraverso l'adozione delle normali cautele da parte dello stesso danneggiato.

Sintesi: I danni da caduta sono originati da incidenti a prevenzione bilaterale in cui sia danneggianti che vittime devono adottare opportune misure preventive idonee a diminuire i rischi di incidenti (c.d. comparative negligence).

Estratto: «Ed infatti, superato l'orientamento giurisprudenziale formatosi sulla scia della sentenza n. 156 del 1999 della Corte costituzionale secondo la quale i limiti di operatività di uno dei particolari criteri di imputazione previsti dall'art. 2051 cod. civ. è l'effettività del rapporto di custodia, prima ratio su cui è imperniata la sentenza della Corte di merito, la giurisprudenza di legittimità è ormai orientata nel senso che la responsabilità dell'ente proprietario della strada prescinde dalla maggiore o minore estensione della rete e deve invece esser accertata o esclusa in concreto in relazione alle caratteristiche della stessa, alle condizioni in cui solitamente si trova, alle segnalazioni di attenzione, e all'affidamento che su di esse fanno gli utenti, tra cui gli interventi di manutenzione, secondo criteri di normalità. Pertanto spetta all'ente proprietario provare di aver assolto, con efficace diligenza, gli oneri di organizzazione dell'attività di sorveglianza per garantire la sicurezza dell'uso della strada, comprese le opportune indicazioni di attenzione nel caso di dislivelli accentuati della pavimentazione, e dell'attività di manutenzione della stessa onde eliminare le anomalie più pericolose e prevedibili in ragione del materiale di rivestimento, quale il basolato, per sua natura non regolare e stabile, potenziando di conseguenza diligentemente anche l'illuminazione notturna e la pulizia della strada onde consentirne la visibilità. Al contempo è onere della danneggiata provare che, soprattutto se a conoscenza dello stato dei luoghi, ha prestato la dovuta attenzione nell'uso della strada, nelle particolari condizioni di tempo - ora notturna - in cui è accaduto l'infortunio, avuto riguardo anche al tipo di calzatura quella sera indossato, in applicazione del principio secondo cui la cosa intrinsecamente pericolosa assume tanto minore efficienza causale dell'evento quanto più il possibile pericolo è suscettibile di essere previsto e superato attraverso l'adozione delle normali cautele da parte dello stesso danneggiato (Cass. 19 febbraio 2008, n. 4279, 14 febbraio 2013 n. 3662). Infatti è da riaffermare che i danni da caduta sono originati da incidenti a prevenzione bilaterale in cui sia danneggianti che vittime devono adottare opportune misure preventive idonee a diminuire i rischi di incidenti (c.d. comparative negligence).»

TRIBUNALE DI PERUGIA del 14/09/2010 - Relatore: Michele Moggi - Presidente: Michele Moggi

Sintesi: Il fatto che un ciclomotore, dopo la caduta, abbia percorso un lungo tratto di strada prima di arrestarsi dimostra che la velocità era tutt'altro che moderata, con conseguente concorso di colpa del danneggiato nella causazione del sinistro.

Estratto: «più precisamente, considerato lo stato dei luoghi quale precedentemente descritto, appare ragionevole presumere che il medesimo Po. sia caduto a causa di uno dei dislivelli appena evidenziati. Ne consegue che una causa del sinistro deve essere individuata nella malformazione del manto stradale e, dunque, la responsabilità del sinistro deve essere attribuita al convenuto Comune di Perugia. E tuttavia, non si può non rilevare che il ciclomotore dell'attore, per come accertato dagli agenti e riportato anche nella planimetria allegata alla relazione, dopo la caduta, ha percorso un ulteriore tratto di circa tredici metri; ciò dimostra che la velocità del Po., contrariamente a quanto affermato anche dal testimone Tr., era tutt'altro che moderata; in ogni caso, tale velocità non era consona alle condizioni di tempo e di luogo in cui avveniva il transito: è in proposito pacifico che l'incidente si è verificato di notte, intorno alle ore 5,00 del mattino, dunque in un momento in cui, nonostante le luci dei lampioni e delle vetrine, la visibilità è sufficiente ma non ottimale, e su un tratto di strada notoriamente non perfetto - così come risultante anche dagli articoli di giornale prodotti dallo stesso attore -, dunque su un tratto di strada ove era necessario procedere con assoluta prudenza ed attenzione. Ne consegue che un'ulteriore causa dell'incidente deve essere individuata nell'eccessiva velocità dell'attore o comunque nella sua guida imprudente. In senso contrario risulta irrilevante l'avvenuto annullamento della sanzione amministrativa inizialmente irrogata all'attore da parte della Polizia Municipale di Perugia. La condotta dell'attore, per quanto sin qui evidenziato, non costituisce tuttavia la causa esclusiva del sinistro ma piuttosto una concausa dello stesso; dunque, alla luce degli elementi fin qui descritti, si deve ritenere che vi sia stato un concorso di colpa dello stesso attore nella causazione del sinistro, secondo quanto previsto dall'art. 1227 comma 2° c.c.»

DEMANIO E PATRIMONIO --> STRADE --> RESPONSABILITÀ CIVILE - ART. 2051 --> CASISTICA --> DISSESTO GENERALIZZATO

TRIBUNALE DI TARANTO, SEZIONE I CIVILE del 30/01/2014 - Relatore: unknown - Presidente: unknown

Sintesi: Sussiste la responsabilità dell'ente proprietario della strada sulla quale si è verificato un sinistro se l'istruttoria processuale dimostra la situazione di grave dissesto del tratto stradale nel quale l'incidente si è verificato, l'allagamento della strada, conseguente alla pioggia battente, nonché l'assenza di segnaletica relativa alle buche presenti e la scarsa luminosità in loco, che rende più difficile (sebbene non impossibile) la percezione del pericolo incontrato.

Estratto: «Nel caso di specie l'istruttoria ha per l'appunto confortato la ricostruzione del sinistro contenuta in citazione; in particolare, per un verso, le fotografie in atti evidenziano la situazione di grave dissesto del tratto stradale nel quale l'incidente si è verificato, per altro verso, i testi hanno confermato sia l'allagamento della strada, conseguente alla pioggia battente, sia l'assenza di segnaletica relativa alle buche presenti. Il contesto temporale dell'evento, verificatosi in piena notte- e, quindi, la scarsa luminosità in loco-, ha poi accentuato l'insidiosità della su descritta situazione, rendendo più difficile (sebbene non impossibile) la percezione del pericolo incontrato. Va, semmai, evidenziato che le su descritte

condizioni di luogo e di tempo (generale dissesto della strada percorsa, pioggia, orario notturno, scarsa visibilità) erano tali da consigliare all'attrice un'andatura estremamente moderata, che avrebbe di sicuro attenuato- quanto meno- le conseguenze dell'impatto dell'autovettura con il fondo stradale in corrispondenza delle denunciate buche; in altri termini, un comportamento più prudente sarebbe stato più coerente con quel principio di autoresponsabilità, che impone all'utente di una strada un onere di particolare attenzione nell'esercizio dell'uso ordinario del bene demaniale onde salvaguardare l'incolumità propria e dei suoi beni, soprattutto tenuto conto del contesto ambientale assai critico nel quale l'evento si è verificato (l'art. 141, comma 1, cod. strada, d'altronde, è inequivoco nel disporre che la velocità di un veicolo vada sempre regolata, tenuto conto delle condizioni del veicolo, della strada e del traffico, in modo da evitare ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose)»

TRIBUNALE DI GENOVA, SEZIONE II CIVILE del 16/04/2013 - Relatore: Paola Luisa Bozzo Costa - Presidente: Paola Luisa Bozzo Costa - Parti: D.B. c. Comune di Genova

Sintesi: La presenza di rotture del manto stradale è un fattore che pone in capo al pedone l'onere di incedere con maggiore cura ed attenzione rispetto ad una condizione normale/standard, trattandosi di un'irregolarità "tollerabile" e comunque consona al contesto dei luoghi.

Estratto: «I 32 fotogrammi prodotti dall'attrice, oltre a descrivere ampiamente il marciapiede che risulta lastricato da mattonelle con qualche rattoppo, griglie e tombini, descrive chiaramente che all'altezza della catenella - area dove sarebbe caduta l'attrice - vi sono tre mattonelle rotte chiaramente visibili e chiaramente distaccate le une dalle altre e pertanto ragionevolmente scollate anche dal suolo o comunque con un ridotto ancoraggio. Inoltre emerge chiaramente la possibilità di una condotta alternativa per il pedone essendovi ampio spazio di manovra sia con il mero superamento delle 3 mattonelle allineate, sia con il mero spostamento laterale, essendo ubicate al centro del marciapiede. Accertata la chiara visibilità delle tre piastrelle rotte per quanto riferito dal teste e riscontrabili ictu oculi dai 32 fotogrammi, la condotta del pedone nel poggiare il piede proprio dove le mattonelle risultavano rotte, e distaccate tra loro - quindi ragionevolmente non ben ancorate al suolo - ha configurato un comportamento imprudente ed abnorme interruttivo del nesso causale. Del resto la domanda resta infondata in fatto ed in diritto anche qualora si ritenesse dimostrata l'eziologia della caduta come allegata dall'attrice, ovvero causata dal movimento della mattonella basculante, la quale per le modeste dimensioni anche in relazione allo spessore può avere avuto un movimento minimo e pressoché impercettibile certo non tale da giustificare una caduta rovinosa come quella in esame soprattutto per un pedone della giovane età quale è quella della sig.ra B. di soli 33 anni al momento del fatto, quindi certamente in grado di compensare uno sbilanciamento minimo quale può essere stato quello provocato dal basculamento di una mattonella delle modeste dimensioni come sono quelle descritte in atti. La stessa attrice nulla ha allegato - né il teste ha riferito - a proposito della caduta descrivendo un movimento in avanti od all'indietro in ragione dell'effetto leva della mattonella e che forse solo avrebbe giustificato una così grave lesione (15% IP). In verità la mattonella basculante raffigurata nei fotogrammi prodotti dall'attrice per la sua pressoché evidenza, presenta uno scollamento tollerabile

perché facilmente superabile od evitabile, soprattutto ad un pedone dal movimento lento ed ancora più per l'attrice che frequentava da tempo i luoghi lavorando nelle immediate vicinanze. Ne consegue che anche qualora si volesse ritenere che B. sia caduta a causa del movimento basculante di una mattonella come quella raffigurata nei 32 fotogrammi, si ritiene che la condotta del pedone ha costituito fattore esterno imprevedibile ed eccezionale, tale da poter configurare il cd. "caso fortuito" interruttivo del nesso causale, per omessa adozione delle prescritte cautele. Va ritenuto infatti che un uso non diligente del bene esclude la responsabilità della p.a. (anche in caso di deduzione di custodia) se tale comportamento è idoneo ad interrompere il nesso eziologico tra la causa del danno e il danno stesso. Nel caso in esame, accertata la visibilità della cosa, parte attrice avrebbe potuto evitare di cadere, se solo avesse adottato un comportamento connotato da media accortezza, ponendo il piede sulla mattonella evidentemente scollata e ragionevolmente anche non ancorata con dovuta cautela in modo così da governare l'instabilità che ne sarebbe ragionevolmente derivata. Il giudizio sulla pericolosità per la natura insidiosa della mattonella come già detto non può prescindere da un modello relazionale per cui la cosa venga vista nel suo normale interagire col contesto dato; inoltre una cosa inerte può definirsi pericolosa quando determini un alto rischio di pregiudizio nel contesto di normale interazione con la realtà circostante. Come non è pericoloso né insidioso un tronco d'albero perfettamente visibile, non è insidiosa una mattonella rotta e scollata dalle altre, altrettanto visibile, quindi molto ragionevolmente non ancorata adeguatamente al suolo, per l'ovvia ragione che né l'uno né l'altro, determinano un rischio di pregiudizio in contesti del tipo di quello considerato e se, ciò nonostante, il movimento della mattonella provoca un danno per l'abnorme comportamento del danneggiato, lo stesso in tal caso si configurerà piuttosto come mera occasione e non come causa del danno. Appurata la visibilità della mattonella rotta e tenuto conto delle condizioni di luce ampiamente presente, vista l'ora e la stagione (ovvero ore 12.00 nel mese di marzo), la presenza della mattonella basculante era affrontabile con una normale diligenza ed attenzione superando con cautela la stessa od evitandola del tutto spostandosi di lato od ancora con un passo allungato, condotte tutte percorribili da un pedone con una normale, seppure specifica per il contesto, attenzione con diligenza e prudenza ordinaria, presentando la mattonella, secondo quanto emerge dai fotogrammi, misure tollerabili (al massimo 2 cm. di spessore con una superficie di 20x 20 circa), tali cioè da non richiedere al pedone manovre eccezionali di emergenza (tipo salti) e ciò mantenendo una normale attenzione sulla camminata come è suo onere secondo il principio di salvaguardia della propria incolumità, potendo essere ben colta la presenza della mattonella da un pedone anche per la ridotta "velocità" di movimento che consente di avere tutti i tempi necessari per l'adozione di manovre alternative. Infine va ribadito che la presenza delle rotture, sono fattori che ponevano in capo al pedone l'onere di incedere con maggiore cura ed attenzione rispetto ad una condizione normale/standard, trattandosi di un'irregolarità "tollerabile" e comunque consona al contesto dei luoghi, a più riprese riparati (cfr. cass.civ.sez.III 4.11.03 n.16527 sul giudizio di pericolosità delle cose condotto alla stregua di un modello relazionale). Per concludere anche sotto tale aspetto le caratteristiche per fattezze ed ubicazione della mattonella e lo spazio di manovra alternativo consentito al pedone porta a concludere che la condotta dell'attrice, nella specie ragionevolmente "distratta", ha costituito fattore esterno imprevedibile, esclusivo ed eccezionale tanto da poter configurare il cd. "caso fortuito" interruttivo il nesso causale ex art.1227 c.c..»

CORTE DI CASSAZIONE, SEZIONE III CIVILE n.19154 del 06/11/2012 - Relatore: Adelaide Amendola - Presidente: Maurizio Massera

Sintesi: La P.A. è responsabile ex art. 2051 c.c. del sinistro che si sia verificato a causa dello stato di dissesto di una piazza di ridotte dimensioni, utilizzata per la celebrazione di una festa in ora notturna e, in tesi, attrezzata per accogliere una notevole quantità di persone.

Estratto: «5. Deriva da quanto sin qui detto, che non appare condivisibile l'approccio del giudice di merito secondo cui la responsabilità della P.A., in relazione a danni originati da beni demaniali o patrimoniali soggetti ad uso generale, va inquadrata esclusivamente nel disposto dell'art. 2043 c.c., con il limite della non visibilità e prevedibilità del pericolo. Contrariamente a quanto affermato dal decidente, infatti, la disponibilità che l'ente proprietario ha di una strada o, come nella fattispecie, di una piazza, in vario modo regolamentandone le condizioni di fruizione e incidendo sulle stesse, integra lo status di custode, il che, determinando, in via di principio, la soggezione dell'ente al regime di responsabilità di cui all'art. 2051 c.c., comporta che, chi ne invoca l'applicazione, ha l'onere soltanto di dimostrare l'evento dannoso nonché il nesso di causalità tra la cosa e la sua verifica.6. Nello specifico, l'invincibile asimmetria della scelta decisa adottata con i principi innanzi enunciati, e, conseguentemente, il malgoverno della giurisprudenza di legittimità, pur richiamata dal decidente, emerge a sol considerare che l'infortunio si è verificato a causa dello stato di dissesto di un bene pubblico di ridotte dimensioni, bene, peraltro, utilizzato dall'amministrazione per la celebrazione di una festa in ora notturna e, in tesi, attrezzato proprio per accogliere una notevole quantità di persone. E allora, considerato che il giudice di merito non ha posto in dubbio la rispondenza al vero del sinistro e della sua eziologia, la possibilità di riscontrare nel comportamento della danneggiata un tasso di imprudenza e di disattenzione tale da imporne la qualificazione in termini di caso fortuito, idoneo ad escludere il nesso di causalità tra cosa in custodia ed evento andrà scrutinata alla luce dell'assetto dato da questa Corte agli oneri probatori gravanti sulle parti nelle azioni di responsabilità del custode ex art. 2051 c.c. nonché tenendo conto del contesto spaziale in cui ha avuto luogo l'incidente.»

TRIBUNALE DI MILANO, SEZIONE X CIVILE del 03/07/2012 - Relatore: Rossella Filippi - Presidente: Rossella Filippi - Parti: M.S. c. Comune di Cormano

Sintesi: È idonea ad interrompere il nesso causale tra la cosa e il danno lamentato la condotta di chi, nel percorrere una strada in stato di dissesto generalizzato (le cui sconessioni si devono ritenere ben visibili per chi ne intraprenda la percorrenza) non tenga una guida improntata alla massima prudenza.

Estratto: «Ritiene il Tribunale che le concrete circostanze di tempo e di luogo nelle quali il sinistro si è verificato inducano a ritenere che il comportamento dell'attrice sia idoneo a interrompere il nesso causale tra la cosa e il danno lamentato. Da un lato, infatti, si rileva come dalle fotografie prodotte la strada in questione risulti molto sconnessa con altre buche e ampi rappezzi inidonei a rendere complanare la strada; gli stessi agenti intervenuti in luogo hanno definito nel rapporto lo stato della pavimentazione " con buche (pessimo)". Alla luce di quanto esposto ne consegue che la condotta di guida dell'attrice nel percorrere la

suddetta strada, le cui sconessioni in genere, se non di quella buca in particolare, dovevano essere ben visibili per chi ne intraprendeva la percorrenza, doveva essere improntata alla massima prudenza. Sotto tale profilo assume rilievo altresì la circostanza che l'attrice risiede nella suddetta via e, pertanto, anche se ovviamente non in grado di conoscere ogni sconessione della medesima, tuttavia, per averla percorsa altre volte non poteva non essere a conoscenza dello stato di dissesto generale della medesima. Ciò premesso deve ritenersi che se l'attrice avesse moderato opportunamente la velocità adeguandola allo stato dei luoghi, e quindi ben al di sotto dei limiti di 50Km orari, il sinistro non si sarebbe verificato. Ciò anche tenuto conto che il palo in cemento contro cui allega di essere andata a sbattere l'attrice a causa della perdita di controllo dell'autovettura, vedi foto 13 n. 2 non si trova in prossimità della buca, ma sul margine della strada a diversi metri di distanza. Ne consegue che, qualora l'attrice avesse regolato la velocità in relazione allo stato dei luoghi, anche qualora non avesse avvistato tempestivamente la buca, sarebbe stata in grado di mantenere il controllo dell'autoveicolo ed evitare di andare a collidere con il palo. Testimonia altresì la velocità eccessiva dell'attrice gli ingenti danni subiti dall'autoveicolo dell'attrice, tali da rendere antieconomica la riparazione, doc. 5 attrice. Ne consegue che la domanda dell'attrice deve essere rigettata.»

TRIBUNALE DI MILANO, SEZIONE X CIVILE del 12/04/2012 - Relatore: Rossella Filippi - Presidente: Rossella Filippi - Parti: D.V.B. e altri c. Comune di Milano

Sintesi: Se le pietre del lastricato non sono perfettamente contigue le une con le altre e costituiscono motivo del sobbalzare dei mezzi a due ruote, e se la presenza in senso longitudinale delle rotaie crea, oltre ad uno spazio di minor attrito per le ruote degli automezzi, un dislivello con il piano viabile, la carreggiata può dirsi pericolosa.

Estratto: «Ciò premesso può convenirsi con il giudizio espresso dal consulente nella perizia in sede di indagini penali e fatta propria dagli attori, secondo cui la pavimentazione stradale sopra descritta di Via Palestro è pericolosa per il transito dei veicoli a due ruote, nel senso che una guida non attenta alla tipologia della stessa può essere fonte della perdita di controllo del mezzo. La pericolosità della carreggiata risiede nel fatto che le pietre del lastricato necessariamente non sono perfettamente contigue le une con le altre e costituiscono motivo del sobbalzare dei mezzi a due ruote, come riferito da Z. della dichiarazioni rese alla polizia locale, e che la presenza in senso longitudinale delle rotaie crea, oltre ad uno spazio di minor attrito per le ruote degli automezzi, un dislivello con il piano viabile; tuttavia, sussistendo la prova in atti, per quanto sopra esposto, che all'atto del sinistro e nel tempo immediatamente successivo, in cui l'agente di p.g. ha provveduto ad effettuare i rilievi, non fosse presente una particolare anomalia di tali elementi, deve ritenersi che le caratteristiche del piano viabile di Via Palestro, e la sua intrinseca pericolosità, fosse immediatamente percepibile dal conducente del motociclo in transito sulla medesima; ciò esclude sia la responsabilità del convenuto sotto il profilo dell'art. 2043 c.c. sia sotto il profilo dell'art. 2051 c.c.. In particolare deve ritenersi che il conducente di un motociclo nel percorrere la carreggiata della strada in oggetto, la cui tipologia è piuttosto frequente nella città di Milano e le cui caratteristiche devono ritenersi immediatamente evidenti al conducente del veicolo in transito, deve porre la massima attenzione nel condurre il mezzo moderando particolarmente la velocità proprio in relazione alle

sconnessioni che sono proprie della tipologia della strada in lastricato attraversata dalle rotaie del tram. Nel caso di specie vi sono in atti elementi per ritenere che il congiunto degli attori non procedesse ad una velocità prudenziale che tenesse conto delle caratteristiche del piano viabile. Elementi di giudizio possono trarsi dalla stessa perizia effettuata per conto del p.m. in sede di indagini che determina la velocità del mezzo in 40-50Km orari, velocità che, seppure contenuta nei limiti di legge, non può considerarsi prudenziale per un tratto urbano dalle caratteristiche sopra indicate; la velocità eccessiva non consente infatti un efficiente controllo del mezzo in relazione alle sconnessioni tipiche della strada in lastricato. Anche a prescindere dalla prova del motivo che ha determinato la disattenzione del conducente, non essendovi sufficienti elementi in atti per ritenere che lo stesso abbia distolto la mano dal manubrio per attivare l'auricolare che portava per rispondere ad una chiamata al suo cellulare o che la perdita di equilibrio sia stata causata dalla borsa che verosimilmente portava in mezzo alle gambe (vedi risultanze del rapporto), ciò nondimeno la perdita del controllo del ciclomotore, in assenza della prova di una particolare anomalia del selciato nel tratto antecedente il sinistro, deve essere attribuita ad un fattore riconducibile al comportamento del conducente del motociclo. Sul punto va, infatti, ricordato che "tanto in ipotesi di responsabilità oggettiva della P.A. ex art. 2051 c.c., (da ritenersi nel caso di specie applicabile trattandosi di strada sita all'interno del perimetro urbano) quanto in ipotesi di responsabilità della stessa ex art. 2043 c.c., il comportamento colposo del soggetto danneggiato nell'uso del bene demaniale (che sussiste anche quando egli abbia usato il bene demaniale senza la normale diligenza o con affidamento soggettivo anomalo) esclude la responsabilità della p.a., se tale comportamento è idoneo ad interrompere il nesso eziologico tra la causa del danno e il danno stesso, integrando, altrimenti, un concorso di colpa ai sensi dell'art. 1227 c.c. comma 1, con conseguente diminuzione della responsabilità del danneggiato in proporzione all'incidenza causale del comportamento del danneggiato" (Cass. 15383/06) Nel caso di specie, non risultando provata la sussistenza di particolare anomalie del fondo stradale, diverse dalle caratteristiche tipiche della tipologia di carreggiata percorsa dal congiunto degli attori e ben evidenti, deve ritenersi che il comportamento del danneggiato abbia costituito fattore idoneo a causare l'evento escludendo quindi la responsabilità del custode. Alla stregua di quanto precede le domanda proposte dagli attori devono essere rigettate»

CORTE D'APPELLO DI LECCE, SEZIONE DISTACCATA DI TARANTO, SEZIONE CIVILE del 03/12/2011 - Relatore: Ettore Scisci - Presidente: Riccardo Alessandrino - Parti: Com. di Ginosa c. Vi. Ma.

Sintesi: Se l'anomalia del marciapiede, considerate le condizioni di luminosità e l'ora in cui è avvenuto il sinistro, era visibile, il danno è unicamente riconducibile alla condotta del danneggiato, e nessuna responsabilità è addebitabile all'Amministrazione comunale.

Estratto: «Invero, subito osservandosi che non esiste alcuna contestazione inter partes in ordine alla individuazione della detta anomalia della superficie del marciapiede (visibile nelle fotografie prodotte) quale causa - materiale - della caduta della Vi. (pur nutrendosi perplessità circa la sussistenza stessa del nesso causale stante la non chiarissima esatta dinamica dell'incidente) - né con riferimento alla reputata applicabilità alla fattispecie dell'art. 2043 c.c., cui peraltro l'appellata ha fatto espresso riferimento nella comparsa

conclusionale nel I grado e che, secondo consolidata giurisprudenza, costituisce il referente normativo per la valutazione di responsabilità della P.A. nelle ipotesi di allegata insufficiente (o omessa) manutenzione del bene demaniale (salvo ipotesi particolari in cui possa ritenersi la fattispecie invece disciplinata dall'art. 2051 c.c.) deve considerarsi che secondo costante insegnamento della S.C. detta responsabilità sussiste ove la situazione di fatto concreti la c.d. insidia, cioè un pericolo occulto caratterizzato, contemporaneamente, dal doppio requisito della non visibilità e non prevedibilità dello stesso. Nel caso in esame l'incidente risulta avvenuto intorno alle ore 20.15 del 31 luglio (2000) e dunque in momento di sicura (e notoria) piena visibilità atteso ricadere lo stesso in periodo di c.d. ora legale, peraltro opportunamente notandosi che l'illuminazione pubblica esistente in loco - e rappresentata nei fotogrammi in atti - avrebbe consentito di certo, e comunque, sufficiente visibilità del marciapiede percorso dall'appellata, sulla cui superficie l'avvallamento determinato dallo "sprofondamento" di ben numerosi mattoni di copertura aveva creato - come risulta dai detti fotogrammi - una zona (pur non amplissima) ben percepibile di evidente dissesto dello stesso. Dovendo reputarsi che l'anomalia della superficie del marciapiede fosse ben visibile - e dunque certo evitabile con l'utilizzo da parte della Vi. delle sempre necessarie, e doverose, accortezza e prudenza nell'attenta esplorazione visiva del tratto di manufatto percorso - deve necessariamente escludersi nel caso in esame la sussistenza di un pericolo occulto costituente la c.d. insidia, con correlata esclusione di responsabilità del Comune di Ginosa per lo spiacevole incidente de quo, quindi riconducibile causalmente solo a comportamento poco accorto della Vi..»

CORTE D'APPELLO DI NAPOLI, SEZIONE I CIVILE del 05/01/2011 - Relatore: Vito Frallicciardi -
Presidente: Vito Frallicciardi

Sintesi: Il concetto di insidia e di trabocchetto si caratterizza, secondo la elaborazione giurisprudenziale corrente, come una situazione di pericolo occulto, connotato dalla non visibilità (elemento oggettivo) e dalla non prevedibilità (elemento soggettivo), vale a dire dalla impossibilità di avvistare per tempo il pericolo onde poterlo evitare: non rientra in tale concetto la situazione di dissesto generalizzato della pavimentazione stradale, poiché lo stato di generalizzata cattiva manutenzione della strada deve indurre l'utente ad un procedere più accorto e ad una maggiore sorveglianza nello scegliere i tratti ove passare.

Estratto: «Per quanto concerne la configurabilità della responsabilità del Comune ai sensi dell'art. 2043 c.c., va, infatti, osservato che il giudice di prime cure ha correttamente amministrato il materiale probatorio messo a sua disposizione dalle parti, traendone, altrettanto correttamente e coerentemente, le conclusioni che lo hanno indotto a rigettare la domanda. Intanto, perché il tribunale ha puntualmente e fondatamente rilevato le discrasie e le lacune che caratterizzano le deposizioni dei testi indotti dall'istante, nessuno dei quali ha fatto riferimento, confermando la circostanza, alla presenza di fango, detriti e spazzatura che avrebbero ricoperto ed occultato la buca nella quale la Ma. inciampò, a fronte della narrazione dell'incidente fornita, nel corso del suo libero interrogatorio, da quest'ultima, che l'occultamento della buca ebbe, invece, specificamente a dedurre come elemento costitutivo dell'asserita insidia. In secondo luogo, perché le fotografie dei luoghi prodotte dalla stessa parte attrice evidenziano una pavimentazione a basolato molto dissestata, con il piano di calpestio in più punti discontinuo, danneggiato e disseminato di

irregolarità. Ora, come è noto, il concetto di insidia e di trabocchetto si caratterizza, secondo la elaborazione giurisprudenziale corrente, come una situazione di pericolo occulto, connotato dalla non visibilità (elemento oggettivo) e dalla non prevedibilità (elemento soggettivo), vale a dire dalla impossibilità di avvistare per tempo il pericolo onde poterlo evitare. Nel caso in esame difettano entrambi i suddetti presupposti. Ed invero, le caratteristiche e le dimensioni della buca, come anche e soprattutto la diffusione di altre non dissimili irregolarità del piano di calpestio ed il generale stato di dissesto del marciapiede sono di per sé fattori decisivi per escludere la non visibilità e, in qualche modo, la stessa imprevedibilità, della buca in cui ebbe ad inciampare la Ma.. Appena aggiungendo che l'evento si verificò in pieno giorno e in condizioni di visibilità ottimali (alle ore diciotto di un tardo pomeriggio del mese di agosto). Non vi è dubbio, del resto, che proprio lo stato di generalizzata cattiva manutenzione della strada avrebbe dovuto indurre il pedone, specie se, come la Ma., avanti negli anni e, verosimilmente, malferma nelle gambe, ad un procedere più accorto e ad una maggiore sorveglianza nello scegliere i tratti del marciapiede ove passare. La mancata osservanza di tale elementare regola di prudenza configura, pertanto, un fatto della stessa danneggiata idoneo ad interrompere il nesso di causalità tra l'eventuale omissione colpevole del gestore della strada e l'evento, nella misura in cui una maggiore attenzione alle condizioni del marciapiede ed una più accentuata prudenza avrebbero consentito al pedone di schivare le insidie della strada.»

TRIBUNALE DI ROMA, SEZIONE II CIVILE del 12/01/2010 - Relatore: Carlo Filadoro - Presidente: Carlo Filadoro - Parti: Li. Ga. c. Comune di Roma e Il. s.r.l.

Sintesi: Il Comune risponde ex art. 2051 c.c. dei danni dovuti ad irregolarità del manto stradale causate dalla radificazione di alberi ad alto fusto.

Estratto: «Una nota decisione della corte costituzionale (Corte cost. n. 156 del 1999) ha fissato un criterio di discriminazione tra il caso in cui l'utilizzatore di una cosa risponde per colpa ai sensi dell'art. 2043 cod. civ., ed il caso in cui invece risponde a "titolo oggettivo" ai sensi dell'art. 2051 cod. civ. Ha in sostanza detto che la responsabilità da cose in custodia (art. 2051 cod. civ.) presuppone che la cosa sia, per l'appunto, custodibile; ossia che, per le sue dimensioni, e per le caratteristiche dell'uso cui è destinata, sia possibile un continuo controllo idoneo ad impedire l'insorgenza di cause di pericolo per i terzi. Se questo controllo è materialmente impossibile, non si può addossare al titolare una responsabilità oggettiva; piuttosto egli risponde solo nei limiti della sua colpa. Sulla base di questa indicazione, si discute se l'ente pubblico proprietario di una strada, risponda dei danni causati dai difetti di quest'ultima, nei limiti della colpa, oppure se l'evento gli debba essere addebitato oggettivamente, salva la prova liberatoria del fortuito. Nel primo caso, il proprietario della strada si libera dimostrando di avere adottato certe cautele (ossia ha segnalato la buca), nel secondo invece si libera solo se dimostra che il fatto si è verificato per caso fortuito. La giurisprudenza degli ultimi anni ha innanzitutto escluso che la natura demaniale del bene possa deporre a favore della impossibilità di custodirlo (Cass. 26/11/2007, n. 24617). Per cui, anche davanti ad un bene pubblico occorre verificare se concretamente l'ente abbia o meno la possibilità di controllo, ed, in caso positivo, applicare la regola dell'art. 2051 cod. civ. anziché quella dell'art. 2043 cod. civ. Quella stessa sentenza, ad esempio, ha ritenuto custodibile un arenile marino sul quale un tale era caduto proprio per la presenza di una

buca. Altra decisione ha ritenuto custodibile un'intera autostrada, ed ha conseguentemente affermato la responsabilità ex art. 2051 cod. civ. dell'ente proprietario (cass. 2/2/2007, n. 2308). Qua si discute se la responsabilità del Comune per i danni provocati da una buca sul manto stradale sia soggetta o meno, anch'essa, alla regola dell'art. 2051 cod. civ. Invero, non si può negare che il comune, sebbene della grandezza di quello di Roma, sia nella materiale possibilità di verificare lo stato delle strade e dunque di eliminare situazioni di pericolo che esse comportano. Una serie di circostanze depongono a favore della possibilità di controllo. In primo luogo, il fatto che la vigilanza e manutenzione delle strade interne è suddivisa tra le circoscrizioni, ciascuna delle quali ha il tratto di sua competenza, così che l'ostacolo (alla custodibilità) costituito dalle dimensioni viene veno. In secondo luogo, il Comune di Roma ha da anni appaltato il servizio di controllo e manutenzione delle strade a società private, appalto che costituisce, per l'appunto, una modalità di custodia e controllo. Inoltre, si tratta di strade poste all'interno della rete urbana. Infine, la presenza della buca è situazione che ha a che fare con il modo di essere della cosa in custodia (la strada), nel senso che non si tratta di una situazione di pericolo attribuibile a terzi utenti, o in generale, a comportamenti altrui (criterio discrezionale questo fissato da Cass. 16/5/2008, n. 12449). Conseguentemente, il Comune di Roma risponde dei danni cagionati dalle buche sulle strade urbane non già se l'attore dimostra la colpa dell'ente nella manutenzione, e segnatamente la violazione della regola cautelare di segnalare la buca o come nel caso di specie avvallamenti - dossi provocati da radici d'albero, piuttosto il Comune risponde del danno se l'attore dimostra che si è verificato a causa della buca o avvallamenti - dossi provocati da radici d'albero, restando a carico dell'ente la dimostrazione del fortuito. La conclusione non muta se, anziché fare applicazione dell'art. 2051 cod. civ., si faccia applicazione dell'art. 2043 cod. civ.»

CORTE D'APPELLO DI NAPOLI, SEZIONE I CIVILE del 04/01/2010 - Relatore: Rosa Pezzullo - Presidente: Francesco Del Porto

Sintesi: Se tutto il marciapiede si presenta in cattive condizioni viene meno il requisito dell'imprevedibilità dell'insidia o trabocchetto.

Estratto: «Nel caso in esame l'unico teste escusso in primo grado, Am.Lu., ha dichiarato che la Mu. camminava sul margine esterno del marciapiede di via (...) procedendo a braccetto con la figlia per ritornare a casa, quando metteva il piede in fallo nel punto del marciapiede effigiato nei rilievi fotografici in atti che presenta un leggero dissesto. Orbene, a prescindere dal fatto che i rilievi in atti mostrano la presenza di due incrinature del marciapiede, di cui una con un rialzo e l'altra con uno spicchio mancante e non è dato comprendere a quale delle due il teste abbia inteso riferirsi, non consentendo una compiuta valutazione della idoneità di una di esse a costituire un pericolo, tuttavia quello che, più conta è che entrambe non potrebbero integrare un'insidia o trabocchetto, risultando assenti i requisiti della invisibilità e della imprevedibilità. Ed invero, va considerato che entrambe le sconessioni del marciapiede effigiate nelle foto in atti si presentano oggettivamente visibili in relazione al contesto temporale (ore 10 - 11 di mattina) in cui si è verificato l'incidente. Inoltre, appare del tutto mancante il requisito della imprevedibilità posto che, come si ricava dai rilievi fotografici prodotti, tutto il marciapiede si presentava in cattive condizioni ed era forse per questo motivo che la Mu. camminava appoggiandosi al braccio della figlia. Inoltre di tale

dissesto generalizzato l'attrice doveva essere senz'altro a conoscenza abitando proprio lì al civ. (...).»

DEMANIO E PATRIMONIO --> STRADE --> RESPONSABILITÀ CIVILE - ART. 2051 --> CASISTICA --> DISSUASORI DI SOSTA

CORTE DI CASSAZIONE, SEZIONE III CIVILE n.15785 del 29/07/2016 - Relatore: Enzo Vincenti - Presidente: Adelaide Amendola

Sintesi: La relazione di custodia tra il Comune ed il dissuasore di sosta posto sulla strada implica il dovere dell'Ente di impedire che il esso possa arrecare danni anche agli automobilisti, secondo il consolidato l'orientamento per cui il soggetto che ha la padronanza e l'effettiva disponibilità giuridica e di fatto della cosa e, quindi, il pieno governo della res, ha il potere-dovere di vigilare sulla stessa per impedire che produca danni a terzi.

Estratto: «6.2.1. - In primo luogo, l'affermazione della Corte di appello secondo cui la relazione di custodia tra il Comune di Saluzzo ed il dissuasore di sosta implicava il dovere dell'Ente di impedire che il "fittone" (anche a prescindere dalla sua propria funzione, specificamente indagata dalla Corte territoriale: cfr. p. 11/12 sentenza impugnata) potesse arrecare danni anche agli automobilisti risulta essere del tutto conforme al carattere che la giurisprudenza di questa Corte riconosce alla detta relazione. Invero, è consolidato l'orientamento per cui il soggetto che ha la padronanza e l'effettiva disponibilità giuridica e di fatto della cosa e, quindi, il pieno governo della res, ha il potere-dovere di vigilare sulla stessa per impedire che produca danni a terzi (tra le altre, Cass., 2 febbraio 2006, n. 2284; Cass., 17 gennaio 2008, n. 858; Cass., 1 aprile 2010, n. 8005). Pertanto, essendo nella specie indubbio che il "fittone" era di proprietà comunale, che si trovava collocato su strada comunale e che lo stesso era nella piena disponibilità e sotto il controllo dell'Ente, la doglianza è infondata là dove vorrebbe, in riferimento al sinistro de quo, escludere, con tutti gli effetti che ne conseguono, la sussistenza del potere-dovere di custodia del detto manufatto in capo al Comune di Saluzzo sulla base di una mera astratta configurazione dell'obbligo di custodia, siccome da assumersi limitato al ristretto ambito funzionale del "fittone" medesimo delineato dalle norme del codice della strada (dissuasione di sosta di veicoli), senza curarsi, però, dell'effettivo posizionamento del manufatto sulla sede stradale (ritenuto dal giudice del merito non appropriato). 6.2.2. - Quanto, poi, alla censura sulla asserita carenza di "potenzialità lesiva" del "fittone", occorre rammentare che anche le cose inerti e prive di un dinamismo proprio possono inserirsi in un complesso causale idoneo a cagionare danni ai terzi. E a tal riguardo, il giudice di merito, dopo aver ricostruito l'esatta posizione del "fittone" all'esito di un accurato vaglio delle risultanze istruttorie (quale accertamento di fatto non più contrastabile all'esito dello scrutinio dei motivi sub n. 5 dell'art. 360 c.p.c.), ha ritenuto che il dissuasore di sosta, per la sua collocazione "tutt'altro che appropriata", non solo era potenzialmente lesivo, ma costituiva, addirittura, una vera e propria "insidia", ossia un pericolo occulto per i conducenti. Con ciò evidenziando la piena idoneità del "fittone" ad inserirsi nel meccanismo causale che aveva determinato l'incidente.»

DEMANIO E PATRIMONIO --> STRADE --> STRADA DEMANIALE E DI USO PUBBLICO --> STRADA DI USO PUBBLICO --> REQUISITI --> TITOLO --> USO AB IMMEMORABILI

TAR PIEMONTE, SEZIONE II n.13 del 03/01/2018 - Relatore: Ariberto Sabino Limongelli - Presidente: Carlo Testori

Sintesi: Ai fini della costituzione, su di un'area privata, di una servitù di uso pubblico, per effetto del passaggio esercitato da lunghissimo tempo, è necessario che l'uso avvenga ad opera di una collettività indeterminata di persone, per soddisfare un interesse pubblico generale, mentre deve escludersi l'uso pubblico allorquando il passaggio venga esercitato nell'interesse di un gruppo limitato di soggetti, quali i proprietari di determinati immobili, in rapporto alla loro particolare ubicazione.

Estratto: «8.3. Quanto poi all'accertamento della pretesa servitù pubblica di passaggio, ritiene il collegio che la tesi difensiva di parte ricorrente non possa essere condivisa. La giurisprudenza ha chiarito che caratteristiche indispensabili della servitù di uso pubblico sono: a) il passaggio esercitato iure servitutis publicae da una collettività di persone qualificate dall'appartenenza ad un gruppo territoriale; b) la concreta idoneità del bene a soddisfare esigenze di carattere generale, anche per il collegamento con la pubblica via; c) un titolo valido a sorreggere l'affermazione del diritto di uso pubblico, che può anche identificarsi nella protrazione dell'uso da tempo immemorabile (Consiglio di Stato sez. V 09 luglio 2015 n. 3446). In particolare, la c.d. dicatio ad patriam, quale modo di costituzione di una servitù di uso pubblico, consiste nel comportamento del proprietario che, se pur non intenzionalmente diretto a dar vita al diritto di uso pubblico, metta volontariamente, con carattere di continuità, un proprio bene a disposizione della collettività, assoggettandolo al correlativo uso, che ne perfeziona l'esistenza, senza che occorra un congruo periodo di tempo o un atto negoziale od ablatorio, al fine di soddisfare un'esigenza comune ai membri di tale collettività uti cives, indipendentemente dai motivi per i quali detto comportamento venga tenuto, dalla sua spontaneità o meno e dallo spirito che lo anima; di conseguenza, ai fini della costituzione, su di un'area privata, di una servitù di uso pubblico, per effetto del passaggio esercitato da lunghissimo tempo, è necessario che l'uso avvenga ad opera di una collettività indeterminata di persone, per soddisfare un interesse pubblico generale, mentre deve escludersi l'uso pubblico allorquando il passaggio venga esercitato nell'interesse di un gruppo limitato di soggetti, quali i proprietari di determinati immobili, in rapporto alla loro particolare ubicazione (sempre Consiglio di Stato sez. V, 09 luglio 2015 n. 3446). 8.4. Nel caso di specie, al di là dell'atto di regolamentazione del 1964 col quale il proprietario dell'albergo e quello del condominio avevano concordato la ripartizione delle spese di manutenzione e di illuminazione del porticato dando atto che lo stesso era "destinato al pubblico passaggio":- non è affatto chiaro, innanzitutto, se il termine "pubblico" fosse riferito alla collettività indifferenziata dei cittadini, o non piuttosto ai soli clienti dell'albergo e ai proprietari delle unità condominiali e ai loro ospiti; sicché la tesi dell'avvenuta costituzione della servitù di pubblico passaggio in forza di un'asserita dicatio ad patriam poggia su presupposti alquanto labili;- analogamente, manca la prova che nel corso degli

anni e dei decenni successivi all'edificazione degli edifici e del porticato, quest'ultimo sia stato effettivamente utilizzato dalla collettività indifferenziata dei cittadini di Sauze d'Oulx, e non dai soli proprietari del condominio e dagli avventori dell'albergo e degli esercizi commerciali ubicati all'interno del porticato; i presupposti dell'usucapione dedotti dalla parte ricorrente difettano, allo stato, dell'imprescindibile accertamento giurisdizionale, di pertinenza del giudice civile;- a ciò si aggiunga che il porticato non è collegato alla viabilità pedonale (il marciapiede, come riferito dalla stessa parte ricorrente, è situato sul lato opposto della strada), sicché il transito attraverso il porticato non può aver costituito, nel corso degli anni, un passaggio obbligato e un momento di necessario raccordo tra due diversi tratti della "passeggiata" pedonale, ma può aver trovato giustificazione solo nell'esigenza di accedere all'albergo o ai due esercizi commerciali (farmacia e tabaccheria) ivi ubicati;- né appare il sintomo di un uso *uti cives* del porticato l'esistenza delle strisce pedonali che collegano il marciapiede, sito sul lato opposto della strada, al porticato, le quali, al contrario, sembrano trovare ragionevole giustificazione nell'esigenza di consentire l'attraversamento pedonale a coloro che, percorrendo la passeggiata sul lato marciapiede, debbano accedere all'albergo e ai due esercizi commerciali posti all'interno del porticato;- analogamente, la cassetta delle lettere collocata a ridosso dell'ingresso della tabaccheria è chiaramente collegata a quest'ultima e, quindi, benché utilizzabile in astratto da chiunque, è del tutto ragionevole ritenere che nel corso degli anni sia stata utilizzata dalla relativa utenza, non potendo quindi assurgere a sintomo dell'esistenza di un passaggio "pubblico" attraverso il porticato;- e lo stesso è a dirsi per le locandine del cinema, che, collocate nelle immediate vicinanze dell'albergo, trovano proprio in tale particolare ubicazione la loro evidente giustificazione commerciale.⁹ In definitiva, alla luce delle considerazioni di cui sopra, il ricorso non presenta profili suscettibili di accoglimento e va quindi respinto, dovendosi riaffermare il consolidato principio giurisprudenziale secondo cui "deve escludersi l'uso pubblico quando il passaggio venga esercitato unicamente dai proprietari di determinati fondi in dipendenza della particolare ubicazione degli stessi, o da coloro che abbiano occasione di accedere ad essi per esigenze connesse alla loro privata utilizzazione" (Cons. Stato, V, 14.2.2012, n. 728; Cass. Civ., I, 5.2.2014 n. 2557).»

TAR UMBRIA n.723 del 28/11/2017 - Relatore: Paolo Amovilli - Presidente: Raffaele Potenza

Sintesi: Ai fini della costituzione, su di una strada privata, di una servitù di uso pubblico, per effetto del passaggio esercitato "ab immemorabili", è necessario, oltre all'intrinseca idoneità del bene, che l'uso avvenga ad opera di una collettività indeterminata di persone, per soddisfare un interesse pubblico generale.

Estratto: «8. - Per giurisprudenza pacifica ai fini della costituzione, su di una strada privata, di una servitù di uso pubblico, per effetto del passaggio esercitato "ab immemorabili", è necessario, oltre all'intrinseca idoneità del bene, che l'uso avvenga ad opera di una collettività indeterminata di persone, per soddisfare un interesse pubblico generale, onde deve escludersi l'uso pubblico allorché il passaggio venga esercitato nell'interesse di un gruppo limitato di soggetti, quali i proprietari di determinati immobili, in rapporto alla loro particolare ubicazione; pertanto, ove si tratti di uno "stradello" non al servizio della generalità indifferenziata dei cittadini, quanto piuttosto oggetto di un'utilizzazione continuativa da parte dei soli residenti, per raggiungere i fabbricati ivi ubicati, se ne deve

escludere l'asservimento all'uso pubblico, con la correlativa illegittimità del ricorso allo strumento di cui all'art. 54 comma 2, D.lgs. n. 267 del 2000, avvenuto per dirimere una controversia tra privati, in ordine all'uso di un bene di natura non pubblica e neppure soggetto ad una servitù di uso pubblico: conflitto, quindi, risolvibile con i rimedi ordinari che l'ordinamento mette a disposizione dei privati (così T.A.R. Emilia-Romagna, Parma, 26 ottobre 2010, n. 477, in termini Consiglio di Stato sez. V 28 ottobre 2015, n. 4940; T.A.R. Umbria 25 settembre 2014, n. 503).»

TRIBUNALE DI TERAMO del 15/06/2017 - Relatore: Eloisa Angela Imbesi - Presidente: Eloisa Angela Imbesi

Sintesi: Per stabilire l'esistenza di un diritto pubblico di transito su una strada si richiede la sussistenza di un titolo valido a sorreggere l'affermazione del diritto di uso pubblico che può, ad esempio, consistere in una convenzione o in un atto ablatorio ma che, nella maggior parte dei casi, si identifica con l'uso da tempo immemorabile da parte della collettività pubblica, in sostanza l'uso ventennale utile all'usucapione, con l'animus corrispondente.

Estratto: «Mette conto rilevare come risulti acclarata, alla luce delle risultanze della espletata CTU (che questo giudice condivide pienamente siccome immuni da censure logiche o di metodo, avendo l'ausiliario avuto cura di acquisire ed esaminare tutta la documentazione tecnica di riferimento presso il Comune di Roseto degli Abruzzi), la natura privata del marciapiede ove insiste la rampa per disabili per cui è causa (il CTU, Ing. Marco Colagrossi ha descritto la rampa in parola come opera privata insistente su suolo (id est, marciapiede) privato: "la rampa per disabili è stata costruita dal convenuto D.P.A. su area privata , ma limitrofa al marciapiede pubblico")Tanto chiarito, appare certamente rilevante verificare se detto marciapiede possa ritenersi assoggettato ad uso pubblico, dovendosi comunque precisare come l'onere probatorio sul punto gravi sull'attore.L'articolo 2051 del codice civile, infatti, se solleva il danneggiato dall'onere di provare la colpa del custode, non lo solleva tuttavia dall'onere di provare il rapporto di custodia e, quindi, il potere di fatto sull'area ove avvenne l'infortunio.Allo stesso modo, nell'ottica della dedotta responsabilità ex articolo 2043 del codice civile del Comune convenuto e del connesso principio del *neminem laedere*, spetta al danneggiato provare la colpa della PA e, in particolare, nella specie, che il suddetto marciapiede (di proprietà privata) risulti soggetto a pubblico transito e, dunque, ad un uso indiscriminato della collettività e che, proprio in considerazione di ciò, la PA convenuta fosse tenuta a garantire la circolazione dei pedoni in condizioni di sicurezza.Ora, secondo pacifica e stratificata giurisprudenza (confronta CDS. Sez. V, 14 febbraio 2012 n. 728; in senso conforme: Sez. IV, 15 maggio 2012, n. 2760; Sez. V, 5 dicembre 2012, n. 6242; Cassazione Sez. 11, sentenza del 10 gennaio 2011, n. 333) sono elementi che depongono a favore dell'esistenza di un diritto pubblico di transito su una strada il fatto che essa: a) sia utilizzata da una collettività indeterminata di soggetti considerati *uti cives*, ossia quali titolari di un pubblico interesse di carattere generale, e non *uti singuli*, ossia quali soggetti che si trovano in una posizione qualificata rispetto al bene gravato; b) sia concretamente idonea a soddisfare, anche attraverso il collegamento alla pubblica via, esigenze di interesse generale; c) sia oggetto di interventi di manutenzione da parte della P.A.Si richiede, inoltre, la sussistenza di un titolo valido a sorreggere

l'affermazione del diritto di uso pubblico che può, ad esempio, consistere in una convenzione o in un atto ablatorio ma che, nella maggior parte dei casi, si identifica con l'uso da tempo immemorabile da parte della collettività pubblica (in sostanza l'uso ventennale utile all'usucapione, con l'animus corrispondente (in termini, Cass. 20045/2010). Ed ancora (confronta, Cass. 6924/2001; 3075/2006), si ammette che un'area privata possa ritenersi assoggettata ad uso pubblico quando, oltre al requisito dell'uso indiscriminato di cui sopra si è detto sub lettera a), sussista, in virtù della cosiddetta *dicatio ad patriam*, l'asservimento del bene da parte del proprietario all'uso pubblico in favore di una comunità indeterminata di soggetti considerati sempre *uti cives*, di talché il bene stesso viene ad assumere caratteristiche analoghe a quelle di un bene demaniale.»

Sintesi: In tema di assoggettamento di strada privata ad uso pubblico, l'uso immemorabile deve essere inteso come comportamento della collettività, verificatosi in epoca remota ed imprecisabile, contrassegnato dalla convinzione, pur essa palesata da una situazione dei luoghi che non consente di distinguere la strada privata da una qualsiasi altra strada della rete viaria pubblica, di esercitare il diritto di uso della strada.

Estratto: «Anche volendo ammettere che sul marciapiede di cui si tratta si espliciti di fatto un transito pubblico, detto dato, in difetto di concreti e ragionevoli riscontri (che era onere dell'attore fornire) circa il titolo che abbia in ipotesi trasferito il dominio di detto marciapiede alla PA, assurgerebbe a mero indice di riferimento di per sé solo non sufficiente al fine di stabilire a chi ne debba essere attribuita la proprietà (si veda Cass. 20045/2010 per il principio secondo cui "affinché un'area privata venga a far parte del demanio stradale, non è sufficiente che la strada sia posta all'interno di un centro abitato e che su di essa si espliciti di fatto il transito pubblico, ma è invece necessario che sia intervenuto un atto o un fatto (convenzione, espropriazione, usucapione, etc.) che ne abbia trasferito il dominio alla P.A., e che essa sia destinata all'uso pubblico dalla stessa P.A., costituendo meri indici di riferimento, ciascuno di per sé solo non sufficiente al fine di stabilire a chi ne debba essere attribuita la proprietà, l'uso della strada da parte di un numero indeterminato di persone, il comportamento in relazione ad essa della Amministrazione nel settore dell'edilizia e dell'urbanistica, e la sua inclusione in un centro abitato"). Inoltre, mette conto rilevare come l'apporto (solo assertivo) dell'attore circa il titolo che, nella specie, si presterebbe a legittimare l'affermazione di un diritto di pubblico transito sul più volte citato marciapiede privato, si sia esaurito nell'allegazione di un "immemorabile uso", allegazione che, di per sé e per la relativa genericità, non dice nulla in quanto priva di concreti contenuti. Ciò, se solo si considera che, come anche chiarito dalla giurisprudenza (sia pure in tema di assoggettamento di strada privata ad uso pubblico), l'uso immemorabile deve essere inteso come comportamento della collettività, verificatosi in epoca remota ed imprecisabile, contrassegnato dalla convinzione, pur essa palesata da una situazione dei luoghi che non consente di distinguere la strada privata da una qualsiasi altra strada della rete viaria pubblica, di esercitare il diritto di uso della strada (in termini, Tar Trento, Sez. I 10.02.2011, citato dal Comune Convenuto).»

CONSIGLIO DI STATO, SEZIONE V n.2531 del 29/05/2017 - Relatore: Paolo Giovanni Nicolò Lotti - Presidente: Carlo Saltelli

Sintesi: L'assoggettamento ad uso pubblico di una strada privata può derivare, oltre che dalla volontà del proprietario e dal mutamento della situazione dei luoghi, con conseguente inserimento della stessa nella rete viaria cittadina, anche da un immemorabile uso pubblico, inteso come comportamento della collettività contrassegnato dalla convinzione, pur essa palesata da una situazione dei luoghi che non consente di distinguere la strada in questione da una qualsiasi altra strada della rete viaria pubblica, di esercitare il diritto di uso della strada.

Estratto: «Secondo il consolidato orientamento giurisprudenziale (cfr. Consiglio di Stato, sez. IV, 19 marzo 2015, n. 1515), ai fini della qualificazione di una strada come vicinale pubblica, occorre avere riguardo alle sue condizioni effettive, in quanto una strada può rientrare in tale categoria solo qualora rilevino il passaggio esercitato "iure servitutis publicae" da una collettività di persone appartenenti a un gruppo territoriale, la concreta idoneità del bene a soddisfare esigenze di carattere generale, anche per il collegamento con la pubblica via, e un titolo valido a sorreggere l'affermazione del diritto di uso pubblico, che può anche identificarsi nella protrazione dell'uso da tempo immemorabile. L'iscrizione della strada nell'elenco delle strade vicinali di uso pubblico costituisce presunzione "iuris tantum", superabile con la prova contraria, che escluda l'esistenza di un diritto di uso o di godimento della strada da parte della collettività. In disparte ogni problematica in ordine alla giurisdizione in ipotesi di contestazione, resta fermo l'orientamento della giurisprudenza di legittimità (Cass. civ., Sez. Unite, 7 novembre 1994, n. 9206) secondo cui "l'iscrizione di una strada nell'elenco formato dalla P.A. delle vie gravate da uso pubblico non ha natura costitutiva, ma è dichiarativa della pretesa della P.A. La stessa iscrizione pone in essere una mera presunzione "iuris tantum" di uso pubblico, superabile con la prova dell'inesistenza di un tale diritto di godimento da parte della collettività".8. Inoltre, questa Sezione (sentenza 22 dicembre 2014, n. 6197), confermando la sentenza n. 230 del 2003 del T.A.R. per l'Abruzzo, ha definitivamente accertato la presenza di un immemorabile uso pubblico delle strade e delle piazze ricadenti all'interno del centro turistico di Marsia. Ciò conferma risolutivamente che sussistevano i presupposti affinché, ai sensi dell'art. 14 L. n. 126-1958, fosse costituito dal Comunità di Tagliacozzo il consorzio stradale permanente degli utenti della rete viaria del centro turistico di Marsia. Come già ricordato, l'assoggettamento ad uso pubblico di una strada privata può derivare, oltre che dalla volontà del proprietario e dal mutamento della situazione dei luoghi, con conseguente inserimento della stessa nella rete viaria cittadina, anche da un immemorabile uso pubblico, inteso come comportamento della collettività contrassegnato dalla convinzione, pur essa palesata da una situazione dei luoghi che non consente di distinguere la strada in questione da una qualsiasi altra strada della rete viaria pubblica, di esercitare il diritto di uso della strada.»

TAR LAZIO, SEZIONE II BIS ROMA n.10599 del 21/10/2014 - Relatore: Solveig Cogliani - Presidente: Salvatore Mezzacapo

Sintesi: L'assoggettamento di una via privata alla pubblica utilità richiede un'adeguata motivazione in ordine alla concreta idoneità della strada a soddisfare esigenze collettive nonché un titolo valido a sorreggere l'affermazione del diritto di uso pubblico come, ad esempio, la protrazione dell'uso stesso da tempo immemorabile.

concernente l'assentibilità mediante D.I.A.-.In proposito è utile rilevare come anche la Suprema Corte di Cassazione abbia avuto modo di osservare che la realizzazione di autorimesse e parcheggi destinati al servizio di fabbricati esistenti sia soggetta ad autorizzazione gratuita esclusivamente se effettuata totalmente al di sotto del piano di campagna naturale (cfr. Cass. Sez. III n. 26825 del 2003).A tale orientamento ha aderito la giurisprudenza del Consiglio di Stato, rilevando che le autorimesse edificate fuori terra non rientrano nell'ambito di operatività dell'art. 9 l. 24 marzo 1989 n. 122, sicché sono soggette alla disciplina urbanistica come ordinarie nuove costruzioni. (cfr. V Sez. n. 1662 del 2004).Nel caso in esame, l'esame delle risultanze progettuali e fotografiche induce il Collegio ad escludere che il locale in questione - sostanzialmente scoperto per tre lati - possa qualificarsi come interrato.»

OPERE ED INTERVENTI --> CASISTICA --> PARCHEGGI --> LEGGE TOGNOLI --> POTERI DEL COMUNE

CONSIGLIO DI STATO, SEZIONE IV n.4900 del 22/11/2016 - Relatore: Giuseppe Castiglia - Presidente: Filippo Patroni Griffi

Sintesi: La circostanza che, al fine di decongestionare il traffico automobilistico, la legge ordinaria n. 122/1989, con disposizione di carattere eccezionale e derogatorio, abbia inteso favorire la costruzione di autorimesse pertinenziali nel sottosuolo, anche in deroga agli strumenti urbanistici ed ai regolamenti edilizi vigenti, non impedisce al Comune di esercitare anche in altro modo le proprie ampie prerogative di governo del territorio per rendere comunque più agevole la costruzione di garage accessori all'edificio principale, fermo il rispetto della normativa di carattere generale (coerenza con gli strumenti urbanistici e necessità della concessione o del permesso di costruire) alla quale invece solo la speciale disciplina della legge suddetta consente di derogare, sotto l'ovvia condizione che siano integrati i presupposti previsti dalla legge medesima.

Estratto: «Il Tribunale regionale ha convenuto che tale disposizione escluda dal computo della volumetria le autorimesse pertinenziali realizzate nelle zone A, B e C1. Poiché la norma regolamentare sarebbe in palese contrasto con l'art. 9, comma 1, della legge n. 122/1989, ha però ritenuto di poterla e doverla disapplicare.In disparte la questione dei limiti del potere-dovere del giudice amministrativo di disapplicare una norma di regolamento edilizio ritenuta in contrasto con una disposizione di fonte primaria, il Collegio non scorge quel conflitto sulla base del quale il primo giudice è giunto alla conclusione ricordata.Infatti, la circostanza che, al fine di decongestionare il traffico automobilistico, la legge ordinaria, con disposizione di carattere eccezionale e derogatorio, abbia inteso favorire la costruzione di autorimesse pertinenziali nel sottosuolo, anche in deroga agli strumenti urbanistici ed ai regolamenti edilizi vigenti, previa semplice autorizzazione gratuita (secondo il testo in vigore all'epoca), non impedisce al Comune di esercitare anche in altro modo le proprie ampie prerogative di governo del territorio per rendere comunque più agevole la costruzione di garage accessori all'edificio principale, fermo il rispetto della normativa di carattere generale (coerenza con gli strumenti urbanistici e necessità della concessione o del permesso di costruire) alla quale invece solo la speciale disciplina della legge n. 122/1989 consente di

derogare, sotto l'ovvia condizione che siano integrati i presupposti previsti dalla legge medesima. In altri termini, legge n. 122/1989 e art. 27 del regolamento edilizio comunale disciplinano fattispecie differenti e si muovono su piani e con finalità diversi, sicché nessun conflitto può ravvisarsi tale da indurre a concludere nel senso dell'assoluta prevalenza della legge e della disapplicazione del regolamento che - si ripete - interviene su fattispecie diverse da quelle che la legge intende regolare.»

TAR LIGURIA, SEZIONE I n.1094 del 08/11/2016 - Relatore: Davide Ponte - Presidente: Giuseppe Daniele

Sintesi: Poiché l'art. 9 l. 122/1989 assume una valenza di principio anche a fini di disciplina di governo del territorio, nonché a fini di tutela degli aspetti paesaggistici ed ambientali, non è ammissibile che la pianificazione urbanistica escluda l'ammissibilità di un progetto sotto profili che le amministrazioni dotate di competenza primaria abbiano invece assentito.

Estratto: «Pur dinanzi alla sufficienza di quanto sin qui considerato, in termini di impossibilità di accoglimento del gravame, evidenti ragioni di completezza impongono di esaminare anche il terzo ordine di rilievi con cui parte ricorrente censura altresì la pianificazione recentemente approvata per mancato rispetto dell'art. 9 l. 122/1989, secondo il quale (nella parte rilevante a fini di causa) "I proprietari di immobili possono realizzare ...parcheggi da destinare a pertinenza delle singole unità immobiliari, anche in deroga agli strumenti urbanistici ed ai regolamenti edilizi vigenti. Restano in ogni caso fermi i vincoli previsti dalla legislazione in materia paesaggistica ed ambientale ed i poteri attribuiti dalla medesima legislazione alle regioni e ai Ministeri dell'ambiente e per i beni culturali ed ambientali ...". Ai ristretti fini in esame, va evidenziato come la norma di piano così come intesa dalla p.a. resistente possa rischiare di scontrarsi con la normativa statale invocata che, a fronte della specificità e degli obiettivi perseguiti, assume una valenza di principio anche a fini di disciplina di governo del territorio nonché a fini di tutela degli aspetti paesaggistici ed ambientali (rilevanti nella specie), ancor più generalmente riservati alle norme statali (sulla natura di principio della norma statale in questione cfr. ex multis Tar Napoli 42022012 e Tar Catania 23202008). Ciò in particolare nel caso di specie, in relazione al quale il progetto presentato aveva ottenuto l'assenso delle amministrazioni competenti in ordine ai preminenti profili paesaggistici ed ambientali. In tali ipotesi, infatti, non è ammissibile che la pianificazione urbanistica escluda l'ammissibilità di un progetto sotto profili che le amministrazioni dotate di competenza primaria abbiano invece assentito.»

CONSIGLIO DI STATO, SEZIONE IV n.4091 del 10/07/2012 - Relatore: Fabio Taormina - Presidente: Paolo Numerico

Sintesi: È illegittimo denegare la realizzazione di un'autorimessa interrata in virtù di una norma regolamentare che si ponga in frontale conflitto con l'art. 9 della legge 122/1989.

Estratto: «2.1. Alla stregua dei suindicati, condivisibili principi, dai quali il Collegio non intende discostarsi, merita riforma la decisione impugnata, laddove non ha colto che l'impugnato diniego contraddiceva la lettera della legge (e la ratio della stessa, siccome in

precedenza chiarito), nella parte in cui ha negato la edificabilità dell'autorimessa, sostanzialmente pervenendo ad una interpretazione abrogans del dettato del comma 1 del citato articolo laddove questo prevede che "tali parcheggi possono essere realizzati, ad uso esclusivo dei residenti, anche nel sottosuolo di aree pertinenziali esterne al fabbricato, purché non in contrasto con i piani urbani del traffico". Il primo giudice, infatti, ha disposto reiezione alla stregua delle prescrizioni del Regolamento comunale (che, invece, rispetto alla su riportata disposizione di legge, doveva considerarsi "cedevole"), secondo il quale Regolamento (art. 35) l'intervento interrato in quella zona era possibile "solo in caso di inaccessibilità delle superfici esterne", inaccessibilità che dall'art. 21, punto e 15, era definita quale "mancanza e impossibilità di realizzazione di un accesso carrabile all'area di pertinenza dell'edificio" (ad avviso del Comune, in fatto tale situazione non ricorreva poiché il complesso immobiliare risulta "servito da spazi di parcheggio scoperti e coperti e da passo carrabile che dà accesso ad un'area che può essere adeguata ad ulteriore spazio di parcheggio in superficie"). Senonché, le disposizioni regolamentari in oggetto si ponevano in frontale conflitto, appunto, con la disposizione di legge surrichiamata e non potevano, per le già chiarite ragioni, giustificare la reiezione.»

TAR CAMPANIA, SEZIONE II NAPOLI n.15731 del 23/06/2010 - Relatore: Anna Pappalardo - Presidente: Carlo d'Alessandro

Sintesi: Rientra certamente nei poteri del comune disciplinare il rapporto tra edifici e parcheggi (sia in termini di superficie che di volume) al fine di evitare "sproporzioni" che certamente il legislatore non ha inteso incentivare.

Estratto: «Al riguardo l'articolo 6, comma 2, della legge della Regione Campania 28 novembre 2001, n. 19, dispone: "La realizzazione di parcheggi in aree libere, anche non di pertinenza del lotto dove insistono gli edifici, ovvero nel sottosuolo di fabbricati o al pianterreno di essi, è soggetta a permesso di costruire non oneroso, anche in deroga agli strumenti urbanistici vigenti". Orbene, rientra certamente nei poteri del comune disciplinare il rapporto tra edifici e parcheggi (sia in termini di superficie che di volume) al fine di evitare "sproporzioni" che certamente il legislatore non ha inteso incentivare. (cfr. TAR Napoli sez. II sent.n. 2123/06).»

Sintesi: La disciplina dei parcheggi aggiuntivi appartiene all'autonomia programmatica comunale ed è il frutto di una scelta ponderata ai fini dell'ottimale assetto del territorio.

Estratto: «In sostanza, se è pur vero in via logica che qualunque tipo di parcheggio per autovetture assolve alla medesima funzione di alleviamento del traffico automobilistico, risulta evidente che soltanto per i parcheggi pertinenziali – nei limiti in cui questi si pongono come un obbligo che ha valenza non solo sul piano amministrativo ma anche nei rapporti civili – si pone un regime normativo differenziato del quale l'operatore giuridico non può non tener conto in sede interpretativa (T.A.R. Friuli Venezia Giulia 12/6/2006 n. 426). Dunque se gli spazi per parcheggio di natura pertinenziale e obbligatoria non vanno considerati ai fini del calcolo della volumetria complessiva consentita e della determinazione della superficie coperta, per gli ulteriori parcheggi è possibile introdurre un distinto regime giuridico, in quanto suscettibili di incrementare il carico urbanistico. In altri termini la disciplina dei

parcheggi aggiuntivi appartiene all'autonomia programmatoria comunale ed è il frutto di una scelta ponderata ai fini dell'ottimale assetto del territorio.»

OPERE ED INTERVENTI --> CASISTICA --> PARCHEGGI --> LEGGE TOGNOLI --> RAPPORTO CON PIANI ATTUATIVI

TAR LOMBARDIA, SEZIONE II MILANO n.536 del 26/02/2013 - Relatore: Stefano Celeste Cozzi
- Presidente: Angelo De Zotti

Sintesi: L'art. 9 legge 122/1989 non può essere utilizzato per realizzare parcheggi in quantità superiore a quella prevista dallo strumento urbanistico attuativo, qualora questa soddisfi già il fabbisogno di cui all'art. 41-sexies legge 1150/1942.

Estratto: «18. Il primo gruppo di doglianze da esaminare riguarda dunque la parte motivazionale che fa riferimento alla mancata previsione nel piano attuativo della possibilità di realizzare parcheggi ed autorimesse.19. Deduce in proposito la ricorrente che, in primo luogo, la motivazione del provvedimento impugnato non sarebbe sufficientemente esplicativa in quanto dalla sua lettura non sarebbe possibile comprendere le ragioni per le quali si è ritenuta sussistente una ipotesi di incompatibilità dell'intervento con il piano attuativo approvato. 20. Deduce inoltre che la mancata previsione nel PIP della possibilità di realizzare parcheggi ed autorimesse non dovrebbe di per sé comportare il divieto alla realizzazione di tali interventi; a suo dire, dunque, il silenzio del piano attuativo non può essere considerato ragione ostativa al rilascio del titolo richiesto.21. Aggiunge che anche l'argomentazione che fa leva sulla sufficienza dei parcheggi già realizzati in zona per il soddisfacimento del fabbisogno standard non sarebbe decisiva, posto che sia l'art. 2.6.1. delle NTA del PRG del Comune di Sondrio, sia l'art. 41 sexies della legge n. 1150/42 stabiliscono esclusivamente limiti minimi (non massimi) alla dotazione di parcheggi; sicché vi sarebbe un favor legislativo alla realizzazione di tali interventi, e sarebbe dunque sempre possibile realizzare nuove strutture quantunque venga superato il limite minimo stabilito dalle suddette norme.22. Infine, l'interessata invoca l'art. 9 della legge n. 122/89 e l'art. 66 della l.r. n. 12/2005 che, a suo dire, conterrebbero disposizioni di ampia portata che autorizzerebbero sempre, anche in deroga a qualsiasi disposizione contraria contenuta negli strumenti urbanistici, la realizzazione di parcheggi interrati. 23. Ritiene il Collegio che le censure siano infondate. 24. Al riguardo va in primo luogo osservato che non è vero che il provvedimento impugnato non ha adeguatamente spiegato le ragioni ostative poste a base del rigetto dell'istanza.25. Si legge invero nella motivazione di tale atto che la richiesta formulata dalla ricorrente non rispetta le prescrizioni tipologiche previste dal piano attuativo che disciplina i comparti interessati dall'intervento: l'amministrazione ha dunque utilizzato un'espressione tecnica per indicare la necessità che le opere da realizzare siano dal punto di vista tipologico e quantitativo compatibili con il suddetto piano attuativo; chiarendo in tal modo che la ragione del diniego risiede proprio in tale incompatibilità.26. La doglianza che fa leva sul difetto motivazionale è pertanto infondata.27. Ciò premesso, occorre a questo punto stabilire se, come affermato dall'Amministrazione, l'intervento per il quale è stato richiesto il titolo edilizio sia effettivamente non assentibile.28. In proposito il Collegio osserva quanto segue. 29. Stabilisce l'art. 41 sexies, comma primo, della legge 17 agosto

punto di vista oggettivo, al fatto di gravare su immobili individuati "a priori" per categoria derivante dalla loro posizione o localizzazione rispetto ad un'opera pubblica stradale o ferroviaria si traduce (ove non sia prevista ed ottenuta la relativa autorizzazione) in un divieto di edificazione che rende le aree medesime legalmente inedificabili (L. n. 359 del 1992, art. 5 bis, comma 3) e soggette ai divieti previsti dalle menzionate norme. Ed allora, trattandosi di limitazioni legali della proprietà a carattere assoluto, direttamente incidenti sul valore del bene e non suscettibili di deroghe di fatto neppure da parte degli strumenti urbanistici, che in quanto provvedimenti amministrativi, sono assoggettati pur essi al rispetto delle norme di legge, non era sufficiente prendere atto che il terreno era collocato all'interno del P.I.P. per riconoscergli destinazione edificatoria, dovendo per converso la Corte di appello preliminarmente accertare se tale destinazione gli era ancor prima preclusa da taluna delle menzionate norme di legge. Ed, in caso affermativo, classificare detta porzione di immobile come non edificatoria, perché sprovvista delle "possibilità legali" di edificazione; con la conseguenza che in siffatta ipotesi il giudice di rinvio, dopo la declaratoria di incostituzionalità ad opera della decisione 181 del 2011 della Corte Costituzionale, della L. n. 359 del 1992, art. 5 bis, comma 4, che rinviava alle disposizioni della L. n. 865 del 1971, art. 15 e 16 dovrà applicare il criterio generale della L. n. 2359 del 1865, art. 39 consentendo al proprietario di dimostrare che il fondo, pur senza raggiungere i livelli dell'edificatorietà, abbia un'effettiva e documentata valutazione di mercato che rispecchia possibili e consentite utilizzazioni intermedie tra l'agricola e l'edificatoria (parcheggi, depositi, attività sportive e ricreative, chioschi per la vendita di prodotti ecc.).»

VINCOLI ED EDIFICABILITÀ --> VINCOLI URBANISTICI E LEGALI --> FASCE DI RISPETTO --> TIPOLOGIE --> STRADALE/AUTOSTRADALE --> EDIFICABILITÀ --> TIPOLOGIA MANUFATTI

TAR ABRUZZO, SEZIONE PESCARA n.252 del 23/07/2018 - Relatore: Renata Emma Ianigro - Presidente: Alberto Tramaglino

Sintesi: Nella fascia di rispetto di 60 metri prevista dal d.p.r. n. 495/1992 per le strade di tipo A è vietata qualsiasi nuova costruzione, ancorché nella forma di ampliamento di un fabbricato preesistente o di ricostruzione di edificio preesistente e integralmente demolito; tale previsione penalizza sinanche la demolizione seguita da fedele ricostruzione da cui si desume la volontà del legislatore di ritenere rispondente ad un interesse prioritario il mantenimento dell'area adiacente le autostrade sgombra da costruzioni idonee ad interferire con futuri ampliamenti della sede stradale ovvero a compromettere la sicurezza pubblica in caso di sinistri.

Estratto: «4.1 Preliminarmente, dovendo ricostruire il quadro normativo di riferimento sulla base della normativa vigente *ratione temporis*, osserva il Collegio che la predisposizione di un piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali risale alla legge n.729 del 24.07.1961 il cui articolo 9 al comma 1 stabiliva che: "Lungo i tracciati delle autostrade e relativi accessi, previsti sulla base dei progetti regolarmente approvati, è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie a distanza inferiore a metri 25 dal limite della zona di occupazione dell'autostrada stessa". La stessa norma al comma 3 stabiliva che: "Il

divieto previsto dal presente articolo ha effetto dalla data della pubblicazione di apposito avviso, a cura del concessionario, sul Foglio degli annunci legali delle singole Prefetture competenti per territorio, recante notizia dell'avvenuta approvazione del progetto di ciascuna strada." Inoltre, con d.m. n.1404 dell'1.04.1968, pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 13 aprile 1968, è stato imposto per le nuove edificazioni al di fuori del perimetro del centro abitato, ai sensi dell'art.4, l'obbligo del rispetto della distanza di 60 metri dal ciglio della strada per le autostrade in quanto qualificate come strade di tipo A. Successivamente, con il regolamento del codice della strada approvato con d.p.r. 495/1992 è stato poi confermato all'art. 26 il limite di 60 metri per le distanze da osservare per le strade di tipo A fuori dai centri abitati, riferite alle "nuove costruzioni, ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali, o negli ampliamenti fronteggianti le strade", ridotto a 30 metri all'interno dei centri abitati, oppure al di fuori dei centri abitati nel caso di zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, se lo strumento è suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già previsti strumenti attuativi. Con riferimento all'art.9 della legge n. 729/1961 la giurisprudenza si è pronunciata nel senso che la fascia di rispetto ivi prevista integrava un vincolo di inedificabilità assoluta, in quanto preordinato non solo a prevenire la presenza di ostacoli costituenti un possibile pregiudizio per la circolazione, ma anche ad assicurare la disponibilità di un'area contigua alla sede stradale all'occorrenza utilizzabile per un ampliamento della medesima (cfr T.a.r. Liguria, sez. I n. 276/2015; Ta.r. Palermo sez. II n.34/2015). Medesime considerazioni valgono anche con riferimento alla fascia di rispetto di 60 metri oggi prevista dal d.p.r. n. 495/1992 per le strade di tipo A, tenuto conto dell'identità di ratio e del fatto che la norma citata vieta all'interno di tale fascia di rispetto, qualsiasi nuova costruzione, ancorché nella forma di ampliamento di un fabbricato preesistente o di ricostruzione di edificio preesistente e integralmente demolito. Tale previsione che penalizza sinanche la demolizione seguita da fedele ricostruzione da cui si desume la volontà del legislatore di ritenere rispondente ad un interesse prioritario il mantenimento dell'area adiacente le autostrade sgombra da costruzioni idonee ad interferire con futuri ampliamenti della sede stradale ovvero a compromettere la sicurezza pubblica in caso di sinistri. Ciò depone indubitabilmente nel senso della natura assoluta del vincolo di inedificabilità imposto ex lege.»

CONSIGLIO DI STATO, SEZIONE IV n.4341 del 17/07/2018 - Relatore: Nicola D'Angelo - Presidente: Filippo Patroni Griffi

Sintesi: La fascia di rispetto stradale, ai sensi dell'art. 24 del d.lgs. n. 285 del 1992 (codice della strada) può essere utilizzata anche per l'installazione di impianti di rifornimento. In base alla stessa disposizione, infatti, le aree di servizio, con i relativi manufatti per il rifornimento ed il ristoro degli utenti, rientrano tra le pertinenze stradali di servizio soggette al regime autorizzatorio o concessorio (a seconda della proprietà delle medesime) disciplinato dal regolamento di esecuzione del C.d.S.

Estratto: «29. Anche sotto il profilo della richiesta di concessione della porzione di area demaniale interessata dall'impianto, ferma la discrezionalità dell'Amministrazione, non può ritenersi infondato quanto dalla società appellante in ordine all'astratta assentibilità della stessa. L'area interessata costituisce fascia di rispetto stradale, ai sensi dell'art. 24 del d.lgs. n. 285 del 1992 (codice della strada), e può dunque essere utilizzata anche per l'installazione

di impianti di rifornimento. In base alla stessa disposizione, infatti, le aree di servizio, con i relativi manufatti per il rifornimento ed il ristoro degli utenti, rientrano tra le pertinenze stradali di servizio soggette al regime autorizzatorio o concessorio (a seconda della proprietà delle medesime) disciplinato dal regolamento di esecuzione del nuovo codice della strada (cfr. Cons. Stato, sez. IV, 6 luglio 2009, n. 4338).»

CONSIGLIO DI STATO, SEZIONE IV n.90 del 10/01/2018 - Relatore: Silvia Martino - Presidente: Filippo Patroni Griffi

Sintesi: Il divieto di edificabilità in prossimità delle strade riguarda qualunque edificio (ancorché funzionale al soccorso degli utenti della strada).

Sintesi: Gli unici insediamenti ammessi (ove previsti dalla pianificazione comunale) rimangono quelli relativi ad attività svolte a beneficio della circolazione stradale e della sicurezza degli utenti, quali – in particolare - parcheggi a raso ed impianti di carburanti - purché non consistano nella realizzazione di edifici ma soltanto quella di “manufatti” posti a servizio della strada e funzionali alla sicurezza degli utenti, anche per l’attività di “soccorso immediato”.

Estratto: «2.2. Giova richiamare, nella parte di interesse, sia le fonti primarie sia il testo della circolare n. 5980 del 1970 in quanto l’appellante affida essenzialmente ad essa le critiche rivolte alla sentenza del TAR. Ai sensi dell’art. 41 – septies della l. 17 agosto 1150, introdotto dall’art. 19 della l. n. 765 del 1967, «Fuori del perimetro dei centri abitati debbono osservarsi nella edificazione distanze minime a protezione del nastro stradale, misurate a partire dal ciglio della strada. Dette distanze vengono stabilite con decreto del Ministro per i lavori pubblici di concerto con i Ministri per i trasporti e per l’interno, entro sei mesi dalla entrata in vigore della presente legge, in rapporto alla natura delle strade ed alla classificazione delle strade stesse, escluse le strade vicinali e di bonifica. Fino alla emanazione del decreto di cui al precedente comma, si applicano a tutte le autostrade le disposizioni di cui all’art. 9 della legge 24 luglio 1961, n. 729. Lungo le rimanenti strade, fuori del perimetro dei centri abitati è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie a distanza inferiore alla metà della larghezza stradale misurata dal ciglio della strada con un minimo di metri cinque». In attuazione di tali disposizioni è stato emanato il d.m. n. 1404 del 1° aprile 1968. Successivamente, l’ampiezza di tali fasce ovvero le distanze da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle demolizioni e ricostruzioni e negli ampliamenti fronteggianti le strade, è stata specificamente disciplinata dal nuovo codice della strada (articoli 16, 17 e 18, del d.lgs. n. 285/1992) e dal regolamento di attuazione (articoli 26, 27 e 28, del d.P.R. n. 495/1992). Secondo il par. 7 della circolare n. 5980 del 1970 «[...] In linea di massima [...] questo Ministero è dell’avviso che in dette fasce - da considerare come vere e proprie zone di rispetto - sia unicamente consentita la realizzazione di opere a servizio della strada con esclusione di quelle aventi carattere di edificazione, quali: alberghi e motel, ristoranti, stazioni di servizio che svolgono una attività diversa da quella del soccorso immediato, ecc.; ferme restando, ovviamente, le disposizioni vigenti specificamente dirette a disciplinare le singole opere. Nelle aree di che trattasi, possono peraltro trovare opportuna collocazione le canalizzazioni dei vari servizi, nel rispetto delle norme vigenti al riguardo; nonché le sistemazioni varie necessarie per una coordinata e razionale ubicazione delle immissioni

laterali nell'arteria principale. A titolo esemplificativo possono così elencarsi le opere, la cui realizzazione è ammissibile nelle fasce di rispetto stradale: - parcheggi scoperti, sempreché non comportino la costruzione di edifici; - distributori di carburanti con i relativi accessori, per il soccorso immediato degli utenti della strada; - cabine di distribuzione elettrica; - sostegni di linee telefoniche e telegrafiche; - reti idriche; - reti fognanti; - canalizzazioni irrigue; - pozzi; - metanodotti, gasdotti, ecc.; - recinzioni in muratura - che a norma dell'art. 878 del codice civile non abbiano un'altezza superiore ai 3 metri - in rete metallica, nonché siepi, a delimitazione del confine di proprietà, con l'avvertenza che per le recinzioni in muratura si applicano le disposizioni dell'art. 1 del Regio decreto 8-12-1933, n. 1740; - strade a servizio dell'edificazione che si sviluppa fuori della fascia di rispetto stradale; - strade di raccordo dei vari sbocchi viari; - strade a servizio delle opere consentite in detta fascia». Nel precedente par. 6 la circolare chiarisce anche «il significato delle espressioni "edificazione" e "manufatto", usate in diversi provvedimenti legislativi concernenti la tutela delle strade. Invero, il termine "manufatto" comprende qualsiasi costruzione realizzata dall'uomo; mentre il termine "edificazione" indica, più propriamente, le costruzioni aventi forma e funzione di "edifici". Tuttavia, ai fini della presente circolare, senza approfondire l'esame del significato delle due espressioni, appare sufficiente far presente che l'art. 19 della legge n. 765 parla unicamente di "edificazione", cosicché la terminologia in questione non può creare dubbi di sorta, per ciò che concerne l'applicazione della normativa riguardante le distanze dal nastro stradale. È solo da precisare che "l'edificazione" consiste essenzialmente nella esecuzione di "edifici" di qualsiasi grandezza, forma e destinazione; e che tali edifici possono essere realizzati con i sistemi tradizionali (muratura) ovvero con tecniche più moderne, quale ad esempio la prefabbricazione. [...]». 2.3. Le fasce di rispetto individuano dunque le distanze minime a protezione del nastro stradale dall'edificazione e coincidono con le aree esterne al confine stradale finalizzate alla eliminazione o riduzione dell'impatto ambientale. Esse non costituiscono vincoli urbanistici ma misure poste a tutela della sicurezza stradale che, tuttavia, comportano l'inedificabilità delle aree interessate e sono a tal fine recepite nella strumentazione urbanistica primaria (Cons. St., sez. IV, sentenza n. 2280 dell'11.6.2015, che richiama, sul punto, Cons. Stato, sez. IV, 20 ottobre 2000, n. 5620). Tali principi sono stati ribaditi anche dall'Adunanza Plenaria di questo Consiglio (decisione n. 9 del 16.11.2005), secondo cui «il vincolo imposto sulle aree site in fascia di rispetto stradale o autostradale si traduce in un divieto di edificazione che rende le aree medesime legalmente inedificabili, trattandosi di vincolo di inedificabilità che, pur non derivando dalla programmazione e pianificazione urbanistica, è pur sempre sancito nell'interesse pubblico da apposite leggi (art. 41 septies l. n. 1150 del 1942, aggiunto dall'art. 19 l. n. 765 del 1967; art. 9 l. n. 729 del 1961) e dai relativi provvedimenti di attuazione (d.m. 1 aprile 1968) [...]. Tali norme obbediscono ad esigenze generali e, quindi, costituiscono limitazioni legali al diritto di proprietà su categorie di beni individuate in via generale per la loro posizione relativamente ad altri beni destinati all'uso pubblico». Secondo la prassi (esemplificata dalla cit. circolare n. 5980 del 1970) e la giurisprudenza amministrativa, gli unici insediamenti ammessi (ove previsti dalla pianificazione comunale) rimangono dunque quelli relativi ad attività svolte a beneficio della circolazione stradale e della sicurezza degli utenti, quali – in particolare - parcheggi a raso ed impianti di carburanti.»

CORTE DI CASSAZIONE, SEZIONE II CIVILE n.4416 del 21/02/2017 - Relatore: Felice Manna - Presidente: Vincenzo Mazzacane

Sintesi: La destinazione a fascia di rispetto stradale è compatibile con l'autorizzazione di passi carrabili e di viabilità di servizio.

Estratto: «1. - Col primo motivo è dedotta la violazione dell'art. 22 C.d.S. e dell'art. 46 relativo regolamento. Contrariamente a quanto ritenuto dalla Corte distrettuale, secondo cui passo carrabile è (solo) quello che offre accesso diretto da una strada pubblica ad una proprietà laterale, senza alcuna interposizione di area o spazio d'altro tipo, dall'art. 46, comma 4 regolamento si desume che ciò non è la regola, ma l'eccezione, e riguarda il rispetto di prescrizioni particolari (l'arretramento dell'eventuale cancello d'ingresso alla proprietà laterale). Pertanto nulla osta a che un passo carrabile non affacci - come appunto nel caso di specie - direttamente sulla strada pubblica.2. - Il secondo motivo denuncia la violazione degli artt. 41-septies e 41-quinquies Legge Urbanistica e dei D.M. n. 1404 del 1968 e D.M. n. 1444 del 1968, nonché della L.R. Emilia Romagna n. 47 del 1978, art. 45 e/o della L.R. Emilia Romagna n. 20 del 2000, art. 45, comma 6, dell'art. 2 C.d.S., comma 4, e art. 3 C.d.S., comma 1, n. 22 e dell'art. 21 del Piano regolatore generale del comune di Bologna. La sentenza impugnata ha ritenuto che la striscia di terreno in oggetto sia stata destinata a verde pubblico, ma le risultanze istruttorie (v. relazione del c.t.u.) dimostrano che l'attuale stato di fatto sia quello di un terreno di fascia di rispetto stradale di via dell'Industria. Fascia di rispetto stradale e verde pubblico sono nozioni tutt'altro che sinonimiche, in quanto la prima (v. art. 3 C.d.S., comma 1, n. 22), è una striscia di terreno di pertinenza della strada su cui gravano vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili. Per contro, il verde pubblico (v. artt. 41-quinquies Legge Urbanistica e D.M. n. 1444 del 1968, art. 3) consiste negli spazi pubblici attrezzati a parco per il gioco e lo sport, effettivamente utilizzabili per tali impianti, con l'esclusione di fasce verdi lungo le strade. Se né deve dedurre che la dicatio ad patriam ravvisata sia dal Tribunale che dalla Corte d'appello di Bologna con riguardo ai mapp. (OMISSIS), ha avuto quale effetto la costituzione di una servitù di uso pubblico con destinazione non a verde pubblico ma a fascia di rispetto stradale. Destinazione, quest'ultima, compatibile con l'autorizzazione di passi carrabili e di viabilità di servizio, sicché vi è piena conformità tra lo stato di fatto e quello di diritto dei terreni in questione, quale zona stradale e per trasporti urbani come previsto dal PRG del comune di Bologna.»

CONSIGLIO DI STATO, SEZIONE IV n.2756 del 22/06/2016 - Relatore: Nicola Russo - Presidente: Filippo Patroni Griffi

Sintesi: Il vincolo di inedificabilità gravante sulla fascia di rispetto stradale, pur avendo carattere assoluto, non trova applicazione nel caso in cui, per le particolari modalità dell'intervento edilizio programmato, la limitazione alla proprietà privata risulti scissa da qualunque interesse pubblico salvaguardato con il vincolo suddetto, in quanto non eccede l'originaria sagoma di ingombro dell'immobile.

Estratto: «La controversia attiene all'esistenza di un vincolo di rispetto stradale e all'ammissibilità di un intervento edilizio progettato su di un immobile che si situa all'interno della fascia protetta. Ad avviso di questo Collegio il presente appello merita accoglimento per le seguenti ragioni. Secondo l'indirizzo giurisprudenziale maggioritario, il disposto di cui

VINCOLI ED EDIFICABILITÀ --> VINCOLI URBANISTICI E LEGALI --> FASCE DI RISPETTO --> TIPOLOGIE --> STRADALE/AUTOSTRADALE --> PRESUPPOSTI

TAR CAMPANIA, SEZIONE II SALERNO n.173 del 01/02/2018 - Relatore: Rita Luce - Presidente: Maria Abbruzzese

Sintesi: Non vi è violazione di distanze da una strada realizzata solo de facto ed in assenza di titolo legittimante il suo passaggio alla proprietà pubblica. Tale destinazione "di fatto" non è infatti idonea a determinare la conformazione compressiva del diritto di proprietà, neppure potendo predicarsi l'esistenza, giuridicamente apprezzabile, di un bene pubblico rispetto al quale limitare lo ius aedificandi del privato.

Estratto: «Aggiungasi che - come rilevato dalla stessa Amministrazione nel provvedimento gravato - l'area sulla quale si trovava la "strada" confinante, rispetto alla quale il Comune aveva rilevato un inammissibile posizionamento del manufatto ab origine assentito, non risultava mai espropriata né oggetto di alcun atto di cessione volontaria al Comune. La asserita violazione delle distanze previste dall'art. 22 della NTA, quindi, risultava riferita ad una strada realizzata solo de facto ed in assenza di titolo legittimante il suo passaggio alla proprietà comunale (vedasi verbale CEC n. 13 del 4.03.2005). Tale acquisizione "di fatto" non è idonea, ad avviso del Collegio, a determinare la conformazione compressiva del diritto di proprietà pretesa dall'Amministrazione, neppure potendo predicarsi, quantomeno all'epoca dei fatti, e per quanto è dato desumere dalle risultanze processuali, l'esistenza, giuridicamente apprezzabile, di un bene pubblico rispetto al quale limitare lo ius aedificandi del privato. Quanto, invece, alla distanza dalla contermina proprietà privata, la istanza conformativa in variante proposta dalla ricorrente ben avrebbe potuto superare il rilievo opposto, integrando circostanza sopravvenuta idonea a realizzare, essa stessa, l'annunciato ripristino della legalità violata di cui al procedimento di secondo grado.»

CONSIGLIO DI STATO, SEZIONE VI n.3889 del 03/08/2017 - Relatore: Francesco Gambato Spisani - Presidente: Luciano Barra Caracciolo

Sintesi: L'art. 26 comma 2 lettera d) del regolamento attuativo del codice della strada, così come modificato dal D.P.R. 26 aprile 1993, n. 147, esclude che la distanza di legge si debba rispettare per gli ampliamenti che non fronteggino la strada ed è norma pienamente efficace ed operante.

Estratto: «6. È a sua volta fondato il quinto motivo di ricorso, incentrato sulla corretta interpretazione da dare, ad avviso della ricorrente appellante, delle norme in tema di fasce di rispetto stradale. In proposito, lo si precisa per chiarezza, l'unica normativa applicabile è quella statale, dato che si tratta di materia inerente alla sicurezza della circolazione su tutto il territorio nazionale: così per tutte Cass. civ. sez. I 11 aprile 2002 n.5153. Non sono pertinenti quindi i richiami che l'amministrazione intimata appellata fa alla normativa della regione Veneto a p. 15 § 4 del controricorso, se pure per sostenere che essa non opererebbe

nel caso di specie.7. In positivo, a dire della stessa amministrazione intimata appellata, la disciplina delle fasce di rispetto stradale sarebbe tuttora quella fissata dall'art. 41 septies comma 1 della l. 17 agosto 1942 n.1150, per cui "Fuori del perimetro dei centri abitati debbono osservarsi nell'edificazione distanze minime a protezione del nastro stradale, misurate a partire dal ciglio della strada. Dette distanze vengono stabilite con decreto del Ministro per i lavori pubblici di concerto con i Ministri per i trasporti e per l'interno, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il rapporto alla natura delle strade ed alla classificazione delle strade stesse, escluse le strade vicinali e di bonifica."Il decreto attuativo è poi identificato con il D.M. 1 aprile 1968 n.1404, per cui, in sintesi, la costruzione per cui è causa sarebbe preclusa, senza possibilità di deroghe.8. Tesi opposta è sostenuta dalla difesa della ricorrente appellante, per cui le norme applicabili sarebbero quelle indicate dal Comune nella motivazione del provvedimento, ovvero in primo luogo l'art. 16 comma 1 del Codice della strada, che prevede in via generale il divieto di costruire nelle fasce di rispetto, e l'art. 26 comma 2 lettera d) del regolamento attuativo, che fissa per le strade del tipo che interessa una fascia di rispetto di 20 metri.Sennonché, come dedotto sempre dalla ricorrente appellante, l'articolo citato del regolamento, così come modificato dal D.P.R. 26 aprile 1993, n. 147, prevede che tale distanza si debba rispettare "nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade", e quindi non per gli ampliamenti che, come nella specie, non fronteggino la strada.9. La difesa dell'amministrazione non contesta in assoluto tale tesi; ritiene però che le norme citate siano provvisoriamente inefficaci, per effetto dell'art. 234 comma 5 del Codice della strada: "Le norme di cui agli articoli 16, 17 e 18 si applicano successivamente alla delimitazione dei centri abitati prevista dall'articolo 4 ed alla classificazione delle strade prevista dall'articolo 2, comma 2. Fino all'attuazione di tali adempimenti si applicano le previgenti disposizioni in materia".L'applicazione dell'art. 26 del regolamento presupporrebbe quindi, a norma dell'art. 2 del Codice, una classificazione operata in via generale dal Ministero competente, che ad oggi mancherebbe. Per tal ragione, continuerebbe quindi ad applicarsi il citato art. 41 septies della l. 1150/1942.10. Il Collegio peraltro non condivide tale ultima conclusione.La citata norma transitoria dell'art. 234 del Codice della strada, infatti, deve ritenersi superata dalla successiva evoluzione normativa, che ha interessato le strade prescindendo da un loro decreto ministeriale di classificazione generale, a partire dal noto d. lgs. 31 marzo 1998 n. 112, che ha operato un ampio trasferimento di strade del demanio statale alle Regioni, e per loro tramite alle Province, operandone in tal senso per forza propria la classificazione.Deve quindi ritenersi pienamente efficace la modifica dell'art. 26 del regolamento che si è illustrata, e che consente l'ampliamento per il quale è causa, pacificamente retrostante alla costruzione.»

TAR CAMPANIA, SEZIONE II NAPOLI n.3644 del 09/07/2015 - Relatore: Gabriele Nunziata - Presidente: Claudio Rovis

Sintesi: Il vincolo legale della fascia di rispetto presuppone l'esistenza del nastro stradale dal quale mantenere la distanza: esso non può sorgere prima della strada (almeno non in forza della sola legge), poiché in questo modo si imporrebbe un distacco da un confine che ancora non esiste e che, una volta che sia realizzata l'infrastruttura, può ben accadere sia diverso da quello già tracciato eventualmente in progetto.