

RG.
484/22 Sez. 3
UD.CC. 4/5/2022

P. 14528
06/29/3/2022

TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE PER LA PUGLIA

RICORSO

Per la società KUTHREE s.r.l. (C.F. 91121400724), in persona del legale rappresentante e amministratore unico p.t. sig. Carmelo Damiano Quattromini (C.F. QTTTCML73A24A225S), corrente in Altamura, via Montecalvario 41/F, rappresentata e difesa, giusta procura in calce al presente atto, dagli avv.ti Felice Eugenio Lorusso (C.F. LRSFCG52P08L220B) e Marta Lorusso (C.F. LRSMRT86M56A662F), anche in via disgiuntiva fra loro, e con questi elettivamente domiciliata presso il loro studio in Bari, via Giovanni Amendola 166/5 - i nominati difensori chiedono di ricevere gli avvisi di segreteria alla pec segreteria@pec.studiolegalelorusso.it ovvero marta.lorusso@pec.it ovvero al fax 080/5481332

contro

- il Comune di Modugno, in persona del Sindaco p.t.
- l'ANAS s.p.a., in persona del legale rappresentante p.t.

per l'annullamento,

previa sospensione dell'efficacia e/o adozione di idonea misura cautelare,

- del provvedimento di diniego n. 3 del 28.01.2022 adottato dal Responsabile del SUAP del Comune di Modugno, con cui è stata disposta la conclusione negativa del procedimento avviato con l'istanza di REP_PROV_BA/BA-SUPRO 11267/19-02-2021;
- del presupposto parere tecnico negativo espresso da ANAS s.p.a – Gruppo FS - Struttura Territoriale Puglia con nota prot. 251984 del 23.04.2021 e confermato con nota prot. 584201 del 20.09.2021;
- del presupposto parere tecnico negativo espresso da ANAS s.p.a – Gruppo FS - Struttura Territoriale Puglia con nota prot. 813564 del 21.12.2021;
- del presupposto parere tecnico negativo espresso da ANAS s.p.a – Gruppo FS - Struttura Territoriale Puglia con nota prot. 3059 del 21.01.2022;
- di ogni altro atto ai predetti connesso, presupposto ovvero consequenziale, ancorché non conosciuto, comunque lesivo.

FATTO

1. La società odierna ricorrente in data 17.02.2021, tramite lo Sportello Unico Attività Produttive (SUAP) del Comune di Modugno, ha presentato un'istanza finalizzata ad ottenere il provvedimento autorizzativo unico (PAU) per un progetto di demolizione di fabbricati esistenti e costruzione di un nuovo impianto di distribuzione stradale di carburanti ai sensi degli artt. 44 e 45 l.r. Puglia n. 24 del 16.04.2015, come modificata con l.r. Puglia n. 12 del 9.04.2018, ed ai sensi del Reg. Reg. n. 11 del 28.03.2019 da eseguire nel Comune di Modugno, in zona ASI, su strada vicinale Lamarossa ed in fregio alla SS 96 km 119+000.

Il progetto prevede, per l'appunto, la realizzazione di un impianto di distribuzione carburanti su un'area di proprietà della ricorrente collocata nella zona ASI del Comune di Modugno e di fianco alla SS 96. L'ingresso è previsto dalla strada vicinale Lamarossa, alla quale si accederà da una strada di piano ASI (prevista dal vigente Piano particolareggiato ASI) parallela alla SS 96, della cui realizzazione si farà carico la stessa società. Quest'ultima, a tale scopo, con atto del 1° aprile 2021 si è impegnata a cedere a titolo gratuito al Consorzio ASI di Bari proprio le aree destinate a futura viabilità di piano.

La costruzione della strada di piano (della lunghezza complessiva di circa 90 metri) è stata concepita proprio al fine di migliorare la circolazione veicolare in entrata alla strada vicinale Lamarossa e, conseguentemente, a garanzia della maggiore sicurezza anche ai fini della fruizione dell'impianto di distribuzione carburanti: attualmente, infatti, la svolta nella strada Lamarossa avviene direttamente dalla SS 96, da un incrocio a raso poco visibile e senza possibilità di rallentamento. Secondo il progetto della società ricorrente, invece, l'accesso alla strada Lamarossa avverrebbe dalla suddetta strada di piano, sulla quale i veicoli provenienti dalla SS 96 sarebbero tenuti a rallentare (in ragione del limite di velocità di 50 km/h). I veicoli in transito avrebbero, quindi, modi e tempi di reazione per effettuare rallentamenti prima della svolta a destra su strada vicinale Lamarossa e dell'ingresso nella stazione di servizio. Tanto si evince chiaramente anche dalle tavole di progetto, che si allegano agli atti di causa.

2. L'Ufficio SUAP del Comune di Modugno, ricevuta l'istanza, con nota prot. 8063 del 24.02.2021 ha convocato apposita conferenza di servizi ai sensi dell'art. 14, co. 2 l. n. 241/1990 con svolgimento in forma semplificata e con modalità asincrona ai sensi dell'art. 14bis della legge medesima, al fine di acquisire le autorizzazioni, i pareri, i nulla osta e i provvedimenti abilitativi, comunque denominati, da parte di tutte le Amministrazioni competenti.

Nel termine di legge sono pervenuti gli atti di assenso da parte di tutte le Amministrazioni coinvolte, ad eccezione dell'ANAS che, chiamata dall'Ufficio SUAP ad esprimere eventuale parere ai sensi degli artt. 16 e 17 del Codice della Strada (d.lgs. 285/1992) quale ente proprietario della SS 96, prima ancora di attendere i pareri del Comune di Modugno e del Consorzio ASI si è espressa in termini di dissenso.

3. Con un primo parere in data 24.03.2021 – di cui alla nota prot. n. 251984 del 23.04.2021 a firma del Responsabile della Struttura Territoriale per la Puglia – l'ANAS ha espresso il proprio dissenso affidato alle seguenti motivazioni:

“[...] Per quanto concerne la realizzazione della corsia specializzata, destinata ai veicoli che si accingono ad effettuare le manovre di svolta a destra verso la Contrada Lamarossa, si esprime parere tecnico negativo in quanto non rispetta le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali ai sensi del Decreto 19/04/2006 (G.U. n. 170 del 24/07/2006), infatti così come disposta la corsia specializzata denominata in progetto strada di piano ASI, sarebbe pregiudizievole alla fluidità e alla circolazione stradale.

Si esprime parere tecnico negativo alla costruzione dell'accesso del distributore carburanti ai sensi dello stesso Decreto 19/04/2006 (G.U. n. 170 del 24/07/2006) art. 7.1.1 Ammissibilità e localizzazione in quanto non rispetta la distanza minima di metri 100 tra accesso ed intersezione rispetto alle strade extraurbane secondarie.”

4. A fronte di tale parere negativo, la società KUTHREE con nota del 24.05.2021 ha inviato le proprie controdeduzioni all'ANAS, muovendo le seguenti puntuali osservazioni a firma del proprio tecnico incaricato Geom. Vito Giuseppe Minerva:

"[...] Proseguendo nella disamina del parere negativo, al terzo periodo la società ANAS fa espresso riferimento alla "Realizzazione della corsia specializzata", confondendola, probabilmente, con Circolari specifiche per l'accesso agli impianti di distribuzione carburanti da STRADE STATALI; nel caso specifico l'accesso all'impianto avviene da "STRADA COMUNALE/VICINALE", quindi, secondo l'osservazione del sottoscritto, l'autorizzazione non è di competenza ANAS, non trovando applicazione il Decreto 19/04/2006 che disciplina le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali.

Si specifica, inoltre, che il progetto presentato ha tenuto conto e rispettato la viabilità di "Piano" prevista dal vigente Piano Particolareggiato, sovracomunale, e pertanto la stessa deve essere comunque realizzata per qualsiasi tipo di attività ad insediarsi nel lotto in esame. Non si capisce come si possa confondere una "Viabilità di Piano" con una corsia specializzata (si ribadisce che le corsie specializzate di Diversione e Immissione si considerano tali solo se presenti, morfologicamente a raso, per l'ingresso e l'uscita degli impianti di distribuzione carburanti, solo su strade statali, extraurbane secondari e - di tipo "B" - e autostrade).

Ad ogni buon conto, anche se, per come chiarito, la realizzazione della "corsia di decelerazione" non è cogente per la classificazione della Strada Statale di che trattasi, si è progettualmente prevista la conformazione e l'utilizzazione della strada di "Piano" come tale, allo scopo di migliorare in maniera evidente ed inequivocabile la circolazione veicolare esistente in entrata alla strada vicinale Lamarossa; infatti, attualmente la svolta avviene direttamente (incrocio a raso) dalla strada statale n. 96, senza possibilità di rallentamento, che verrebbe di contro garantita (limite massimo di velocità 40 Km/h) dalla costruzione della strada di Piano parallela alla stessa strada statale n. 96. La sua lunghezza complessiva (ca mt 90) consentirebbe un notevole rallentamento prima della svolta a destra su strada vicinale Lamarossa.

Attualmente la svolta verso la strada vicinale Lamarossa avviene da un incrocio a raso, poco visibile, e quindi senza possibilità di rallentamento, cosa che non avverrebbe con la costruzione della strada di "Piano ASI".

Non si comprende, inoltre, come si possa asserire che il progetto "Sarebbe pregiudizievole alla fluidità e alla circolazione stradale" senza alcun supporto Normativo e valutazione "TECNICA" a supporto di tale generica affermazione, considerando che la velocità massima consentita su detta strada statale è di 50 Km/h e i veicoli in transito avrebbero modalità e tempi di reazione per effettuare rallentamenti prima della svolta a destra su strada vicinale Lamarossa.

Riguardo l'ultimo periodo del suddetto parere negativo (in base allo stesso Decreto 19/04/2006, art. 7.1.1 ammissibilità e localizzazione accessi alle strade extraurbane in quanto non rispetta la distanza minima di metri 100 tra accesso ed intersezione rispetto alle strade extraurbane secondarie), si espone quanto segue.

Non si comprende, ancora una volta, come l'ANAS indichi una distanza minima di metri 100.

Premesso che, a riprova della genericità e strumentalità dell'eccezione mossa dall'Ente, la distanza applicabile, in relazione alla CLASSIFICAZIONE DELLA STRADA TIPO F (LOCALE EXTRAURBANA), sarebbe di mt 30,00 "Misurata tra l'asse dell'accesso e l'asse dell'intersezione" (letteralmente specificata al punto n. 3 delle note allegate alla Tabella 10 del Capitolo 7.1.1 del DM 19/04/2006), si ribadisce che l'accesso dalla stazione di servizio in progetto avviene su

strada vicinale e NON su strada statale, che pertanto rimane immutato rispetto allo stato dei luoghi esistenti, migliorato per come sopra specificato. [...]

5. In riscontro alle osservazioni dell'impresa, con nota del 20.09.2021 (dopo circa quattro mesi!) l'ANAS ha confermato il proprio parere negativo, senza tuttavia illustrare ulteriori motivazioni idonee a supportare la propria determinazione e, in definitiva, senza alcuna indicazione circa la parte del progetto ritenuta non conforme alle "norme funzionali e geometriche". E, infatti, con la suddetta nota l'ANAS si è limitata ad osservare che:

[...] Al secondo capoverso, il tecnico di parte sostiene che il progetto ha tenuto conto della viabilità di "Piano" prevista dal Piano Particolareggiato sovracomunale, motivo per cui ANAS s.p.a. ha confuso la viabilità di piano con la corsia specializzata. A questo Ufficio non risulta pervenuto nulla al riguardo. Tuttavia, ANAS Spa è consapevole che, la realizzazione di una corsia specializzata possa migliorare la fluidità della circolazione stradale, ma allo stesso tempo ritiene che, un progetto debba essere valutato e approvato in base a criteri funzionali, pertanto, si conferma il parere tecnico negativo trasmesso con CDG-0251984 del 23/04/2021, che in copia si allega, in quanto il progetto non rispetta le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali ai sensi del Decreto 19/04/2006 (G.U. n. 170 del 24/07/2006).

E' seguito il preavviso di diniego con nota prot. 37306 del 29.09.2021 a firma del Responsabile SUAP del Comune di Modugno che, pur prendendo atto dei provvedimenti di assenso di tutte le restanti Amministrazioni interpellate (tra cui il parere di compatibilità urbanistica n. 3/2011 del Comune di Modugno e il parere favorevole del Consorzio ASI di Bari), ha preannunciato il rigetto dell'istanza della KUTHREE in ragione del parere tecnico negativo dell'ANAS – Struttura Territoriale per la Puglia.

6. La società ricorrente ha quindi presentato osservazioni ex art. 10bis l. n. 241/1990 con propria nota in data 8.10.2021, sottoscritta dal legale rappresentante sig. Quattromini, dal tecnico incarico Geom. Minerva e dall'avv. Felice Eugenio Lorusso, con la quale ha ribadito la correttezza formale e sostanziale del proprio progetto, sia

alla luce delle controdeduzioni già trasmesse in data 24.04.2021, sia alla luce dei seguenti ulteriori rilievi:

"[...] Sarebbe bastevole ad evidenziare l'illegittimità del provvedimento negativo il fatto che l'apodittica affermazione non è in alcun modo accompagnata dalla indicazione della parte del progetto ove sia stato riscontrato il mancato rispetto delle "norme funzionali e geometriche" richiamate. Quali sono le norme non rispettate? Almeno, qual è la situazione non rientrante nei limiti normativi che disciplinano la fattispecie? Nulla dice in proposito il parere ANAS, fuor di considerazioni generali e "programmatiche", che non paiono riferite a condizioni concrete del progetto, e che quindi non sono utili ad individuarne né i limiti contenutistici né la eventuale mancata rispondenza a norme e regole di settore. [...]

A questo proposito rammentiamo che la proponente ha ben evidenziato che l'intervento in questione, benché ricadente in territorio del Comune di Modugno, si colloca in ambito normato dal c.d. "Piano Regolatore ASI" di Bari. Si tratta di uno strumento (anche) urbanistico che, come è noto, ai sensi di legge ha valore di piano particolareggiato. Circostanza ben a ragione evidenziata dalla Kuthree, per far presente come la disciplina risultante contenga qualificazioni e classificazioni che prevalgono su altre per avventura inerenti la stessa area. Ed è per questa ragione che al procedimento ha partecipato -esprimendo parere favorevole al progetto- anche il Consorzio ASI di Bari; ed è per questa ragione che anche nelle proprie deduzioni al primo parere ANAS sono state fermamente richiamate le classificazioni stradali rivenienti dal piano ASI, le quali non hanno un rilievo meramente nominalistico, ma indicano con forza prescrittiva anche il regime giuridico delle strade, dal quale discende, come è logico, il regime delle distanze delle installazioni che-come il progettato impianto di distribuzione carburanti della Kuthree-sono "naturalmente" destinate a sorgere in fregio alle strade.

Ebbene, nonostante il richiamo puntuale e forse anche pedante, l'ANAS ha dichiaratamente ignorato la circostanza, assumendo di non avere a propria disposizione il piano in questione. Omettendo però di riferire che, partecipando ad una conferenza di servizi che vedeva la partecipazione del Consorzio ASI, ben avrebbe potuto acquisire gli elementi del piano rilevanti nel caso di specie. Viceversa ciò non è avvenuto, né ci si è preoccupati di fare in modo che la lacuna istruttoria riguardante un partecipante alla conferenza di servizi fosse in qualche modo colmata, anche facendo riferimento ad attività collaborativa della proponente, che ben si sarebbe acconciata alla bisogna. [...]

Venendo al merito della questione, deve porsi in evidenza che, circostanza già illustrata nelle precedenti controdeduzioni, l'intervento proposto si colloca a margine di una strada locale extraurbana, come tale classificata dal Piano ASI, proprio quello che l'ANAS ha dichiarato di non conoscere, o di non possedere.

Orbene, come già evidenziato nelle precedenti deduzioni di Kuthree, la questione è disciplinata dal DM del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti 19 aprile 2006 (in G.U. n. 170 del 24 luglio 2006) che approva le "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" ai sensi dell'art. 13 comma 1 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285. Nel concreto, la disposizione rilevante è l'art. 7 (accessi), la cui sezione 7.1. (Accessi alle strade extraurbane), alla sottosezione 7.1.1 (ammissibilità e localizzazione) stabilisce che la distanza

minima tra accesso ed intersezione su di una strada locale extraurbana debba essere di mt. 30. Distanza rispettata nel caso di specie.”

7. In ragione di tali osservazioni, l'impresa ha chiesto di voler riconsiderare il punto di vista espresso dall'ANAS, eventualmente mediante attingimento presso la Conferenza di Servizi o direttamente dal SUAP degli elementi conoscitivi occorrenti, tra cui il Piano ASI, che l'ANAS aveva -incredibilmente- dichiarato di non conoscere (*"A questo Ufficio non risulta pervenuto nulla al riguardo"*).

Sulla base dei rilievi dell'odierna ricorrente, l'Ufficio SUAP con nota del 12.10.2021 prot. 39788 ha convocato la Conferenza di Servizi in forma simultanea e in modalità sincrona ai sensi dell'art. 14bis, co. 7 l. n. 241/1990 per il giorno 9 novembre 2021, invitando a parteciparvi le Amministrazioni coinvolte.

In tale occasione, è stato confermato -tra gli altri- il parere di compatibilità urbanistica n. 3/2021 del Comune di Modugno. Quanto all'ANAS, è pervenuta nota prot. 708332 del 9.11.2021, con la quale quest'ultima ha rappresentato che, in esito all'incontro svoltosi in data 2.11.2021 presso i propri uffici con i rappresentanti della KUTHREE, si era convenuto che, entro trenta giorni, la Società avrebbe presentato un nuovo progetto al SUAP.

In ragione di tale circostanza, il tecnico progettista Geom. Minerva, presente alla Conferenza di Servizi, ha precisato che la Società avrebbe proposto una soluzione di accesso alternativa nel più breve tempo possibile. Preso atto di tale impegno, il Responsabile SUAP ha accolto la richiesta del tecnico di parte e ha indetto la conclusione della conferenza sincrona per il giorno 21 dicembre 2021, ore 10,00.

8. Nel frattempo l'impresa, dopo aver proposto e discusso con i tecnici dell'ANAS alcune alternative progettuali in spirito di leale collaborazione, ha provveduto alla modifica del progetto, arretrando di qualche metro l'accesso alla stazione di servizio, ponendo quindi l'accesso a trenta metri dalla intersezione perpendicolare più vicina (dalla linea bianca della carreggiata e non più dallo spartitraffico, come era stato inizialmente progettato). La modifica è stata sottoposta al vaglio della Conferenza di Servizi con invio in data 19.12.2021.

Ciononostante, con nota prot. 51240 del 21.12.2021, tardivamente comunicata oltre il termine di convocazione della Conferenza di Servizi (oltre le ore 10,00 del 21.12.2021),

l'ANAS ha, ancora una volta, espresso parere negativo, contraddicendo in parte le proprie precedenti valutazioni ed errando nella classificazione della strada vicinale Lamarossa (qualificandola strada extraurbana secondaria, anziché strada locale). In quest'ultimo parere, si afferma in particolare che:

In riferimento alla richiesta in oggetto, visto l'elaborato grafico integrativo (Tav. 4/A) presentato dalla ditta KUTHREE SRL, si conferma il parere tecnico negativo in quanto come trasmesso nelle note precedenti, il progetto non rispetta le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali ai sensi del Decreto 19/04/2006 (G.U. n. 170 del 24/07/2006), poiché pregiudizievole alla fluidità della circolazione stradale, inoltre l'accesso si troverebbe in un'area di svincolo, non rispettando la distanza minima di metri 100 tra accesso ed intersezione rispetto alle strade extraurbane secondarie, ai sensi dello stesso Decreto 19/04/2006 (G.U. n. 170 del 24/07/2006) art. 7.1.1. Ammissibilità e localizzazione.

La presente vale quale parere in sostituzione della Ns. partecipazione alla Conferenza di Servizi.

9. A fronte dell'ennesimo (immotivato e tardivo) parere negativo, in vista della conclusione della Conferenza di Servizi, riconvocata per il 25 gennaio 2022 dal Responsabile del SUAP del Comune di Modugno, la società ricorrente ha presentato ulteriori brevi osservazioni in data 21.01.2021 ai sensi dell'art. 10bis l. n. 241/1990 con le quali, dopo aver ripercorso sinteticamente l'iter procedimentale, ha rilevato nuovamente l'erroneità dell'ultimo parere tecnico espresso dall'ANAS:

"[...] Con sorpresa di chi scrive, nell'ultimo parere ANAS non si fa più menzione della "corsia specializzata", riconoscendo quindi che il progetto è conforme al P.U.E. del Consorzio ASI, ma si ridefinisce la "strada vicinale Lamarossa", di proprietà del Consorzio ASI, come una strada extraurbana secondaria, non tenendosi minimamente conto dei precedenti pareri ANAS e delle nostre osservazioni e controdeduzioni in merito.

Riteniamo che, applicando le norme del D.M. del 19/04/2006, la "Strada vicinale Lamarossa" non potrà che essere definita una "strada locale", come definita dall'Art. 2 comma 3 Lett. F del Codice della Strada o al massimo una "Strada extraurbana comunale", come dall'Art. 2 comma 6 Lett. D dello stesso codice.

Va invece posto in evidenza quanto esposto inoltre nel secondo parere ANAS ove si afferma che "la corsia specializzata (che si andrebbe a realizzare) possa migliorare la fluidità della

circolazione” migliorando e rallentando a 40 Km/h quindi l’accesso alla Strada Vicinale Lamarossa a cui attualmente si accede direttamente dalla S.S. 96 che, in quel punto, ha un limite di velocità di 50 Km/h.

La Strada Vicinale Lamarossa, al cui servizio è stato progettato il Distributore di Carburanti, non può essere considerata una “Strada Extraurbana secondaria” così come definita dal Codice della Strada Art.2 Comma 3 Lett. C (Strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine), poiché non sono definite le corsie e mancano le banchine.”

In spregio di quanto complessivamente evidenziato dall’impresa nel corso del procedimento, **con nota prot. 3059 del 21.01.2021 l’ANAS ha reiterato il proprio diniego**, riproducendo pedissequamente il precedente parere del 21.12.2021, senza ulteriori motivazioni.

Sicché il Responsabile del SUAP del Comune di Modugno **con provvedimento di diniego n. 3 del 28.01.2022** ha disposto la conclusione negativa del procedimento, stante il parere tecnico negativo espresso dall’ANAS. Avverso tale atto ricorre la società KUTHREE, chiedendone l’annullamento in quanto manifestamente illegittimo alla stregua dei motivi in diritto che di seguito si illustreranno.

10. Si precisa fin d’ora che, nelle more della proposizione del presente ricorso, la Società ha inoltrato in data 24.02.2022 apposita richiesta al Consorzio ASI di Bari, onde ottenere chiarimenti sulla esatta natura e qualificazione della strada vicinale Lamarossa e sul regime giuridico ad essa applicabile.

Ebbene, in riscontro a quanto richiesto, il **Consorzio ASI di Bari con nota prot. 2571 del 17.03.2022** ha confermato la qualificazione già operata dall’impresa nel corso del procedimento qui descritto:

[...] si rappresenta che la stessa strada, di proprietà di soggetti privati e priva di sbocchi verso altra viabilità, è adibita ad uso pubblico in quanto di libero passaggio ed utilizzata come unico accesso dalla carreggiata sud della SS 96 verso le aziende insediate lungo la medesima strada (Strablock, SCR Service Marine, Gp Logistica Srl, ecc.).

Per caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali la stessa è classificabile come Strada Locale di tipo F ai sensi dell’art. 2 del Codice della Strada.

Per tali ragioni la Società ricorrente chiede l'annullamento dei provvedimenti impugnati, in quanto illegittimi alla stregua dei seguenti motivi in

DIRITTO

A. Incompetenza – violazione e falsa applicazione degli artt. 2, 14, 16 e 22 del Codice della Strada (d.lgs. 285/1992) – carenza di istruttoria – difetto di motivazione - eccesso di potere – erronea presupposizione in fatto e in diritto

Preliminarmente si deduce l'illegittimità del provvedimento di diniego e dei presupposti pareri negativi dell'ANAS in quanto viziati da incompetenza: l'ANAS, infatti, si è spinta oltre i limiti dei poteri espressamente conferiti dalla legge.

Il suddetto Ente è stato coinvolto nel procedimento dall'Ufficio SUAP del Comune di Modugno quale ente proprietario della SS 96 e, nell'esercizio dei poteri autorizzatori riconosciutigli dalla legge, avrebbe dovuto esprimersi entro i limiti di tale ruolo. Con ciò si intende affermare che l'ANAS avrebbe dovuto limitarsi a verificare, ove mai applicabile, il rispetto della distanza dal confine stradale della SS 96 (ai sensi degli artt. 14 e 16 del Codice della Strada) e/o ad autorizzare l'innesto della strada di Piano ASI dalla SS 96 (ai sensi dell'art. 22 del Codice della Strada).

Dal tenore letterale dei pareri resi emerge, invece, come l'ANAS si sia ingerita in valutazioni sulla conformità dell'accesso dell'impianto in questione, sebbene questo sia ubicato su una strada di proprietà (e, quindi, di competenza) di altri Enti.

L'accesso all'impianto della Società ricorrente è previsto – si ripete – dalla strada vicinale Lamarossa (e non dalla strada statale), che lo stesso Consorzio ASI di Bari ha qualificato come **“Strada Locale di tipo F ai sensi dell'art. 2 del Codice della Strada”**, in relazione alla quale la proprietà e la competenza sono radicate in capo al Comune di Modugno.

In base alla classificazione del Codice della Strada, la strada di tipo F ha le seguenti caratteristiche minime: *“F - Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade”*. A sua volta, il comma 5 dell'art. 2 del Codice della Strada distingue le strade in statali, regionali,

provinciali e comunali, precisando che *“Enti proprietari delle dette strade sono rispettivamente lo Stato, la regione, la provincia, il comune”*.

Ai sensi del comma 6 dell'art. 2 citato, anche le strade locali extraurbane di tipo F si distinguono in statali, regionali, provinciali e comunali. Per quel che qui specificamente interessa, le strade extraurbane di tipo F sono comunali:

“quando congiungono il capoluogo del comune con le sue frazioni o le frazioni fra loro, ovvero congiungono il capoluogo con la stazione ferroviaria, tranviaria o automobilistica, con un aeroporto o porto marittimo, lacuale o fluviale, con interporti o nodi di scambio intermodale o con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale. Ai fini del presente codice, le strade “vicinali” sono assimilate alle strade comunali”.

Anche in ragione dell'ultimo periodo del comma 6 qui riportato non v'è dubbio che il regime giuridico applicabile alla strada vicinale Lamarossa sia quello della strada “comunale”, i.e. di proprietà del Comune, al quale competono i poteri autorizzatori di cui agli artt. 14 e ss. Codice della Strada. Tanto più che proprio l'art. 14, co. 4 del Codice della Strada prevede che *“Per le strade vicinali di cui all'art. 2, comma 7, i poteri dell'ente proprietario previsti dal presente codice sono esercitati dal comune.”*

Ne deriva che, nel caso di specie, il potere autorizzatorio e la verifica sul rispetto dei parametri di cui al Decreto 19.04.2006 spettava unicamente al Comune di Modugno.

In ciò si intravede il primo grave vizio di illegittimità del diniego impugnato, in quanto basato sul parere negativo espresso da soggetto incompetente.

*

B. Violazione e falsa applicazione degli artt. 2, 14, 16 e 22 del Codice della Strada (d.lgs. 285/1992), nonché del Regolamento di attuazione di cui al d.p.r. 495/1992 – violazione e falsa applicazione dell'art. 7 D.M. 19.04.2006 – violazione e falsa applicazione delle prescrizioni del P.U.E. del Consorzio ASI di Bari - carenza di istruttoria – difetto di motivazione - eccesso di potere – contraddittorietà - erronea presupposizione in fatto e in diritto

1. I pareri negativi espressi dall'ANAS, oltre che viziati da incompetenza, sono illegittimi anche nel merito, per erroneità delle determinazioni in essi contenute in punto di fatto e di diritto.

Come illustrato in fatto, stando a quel che è dato comprendere dal testo dei pareri, il diniego dell'ANAS appare fondato:

- 1) sul pregiudizio alla fluidità e alla circolazione stradale della "strada di piano ASI" che l'ANAS ha confuso e scambiato per una "corsia specializzata" (tale confusione è già di per sé un vizio dell'atto, che qui specificamente si rileva);
- 2) sul mancato rispetto della distanza minima di 100 metri tra accesso ed intersezione rispetto alle "strade extraurbane secondarie", ai sensi dell'art. 7.1.1 del Decreto 19.04.2006.

Ebbene, tali conclusioni sono palesemente viziate e denotano la carenza assoluta di istruttoria da parte dell'ANAS e l'omesso esame degli elaborati progettuali, nonché la mancata conoscenza delle norme di legge, regolamentari e di piano applicabili al caso di specie.

2. Quanto al primo dei predetti profili (pregiudizio alla fluidità della circolazione stradale), occorre far notare – ancora una volta – come il progetto della KUTHREE, dal punto di vista della viabilità, si limiti da dare concreta attuazione alle previsioni del Piano Regolatore ASI, che prevedono la realizzazione di una strada parallela alla SS 96. La società – si ripete – si farà carico della esecuzione di opere di urbanizzazione primaria dando seguito alle disposizioni del Piano ASI, che contemplan per l'appunto la strada in questione, e a tal fine cederà a titolo gratuito al Consorzio ASI le aree destinate a futura viabilità di piano, come da impegno assunto in data 1° aprile 2021.

Come noto e come ricordato anche dall'impresa nell'ambito del procedimento, ai piani regolatori dei Consorzi A.S.I. sono conferiti particolari effetti giuridici: gli artt. 50 e 51 d.p.r. 218/1970 per primi hanno riconosciuto ai suddetti piani l'efficacia dei piani territoriali di coordinamento di cui all'art. 6 l. n. 1150/1942, con valore addirittura sovraordinato rispetto ai piani urbanistici comunali. Anche la legislazione regionale pugliese conferisce potestà pianificatorie ai Consorzi ASI: ai sensi dell'art. 5 l.r. Puglia n. 2/2007, *"I Consorzi, in linea con le prescrizioni del PTC delle Province, propongono ai Comuni interessati l'adozione del proprio Piano territoriale generale e delle varianti allo stesso"* (comma 1) e si occupano altresì della *"redazione e variazione dei Piani urbanistici esecutivi"*

(PUE) degli agglomerati e dei nuclei previsti dal Piano territoriale generale di cui al comma 1" (comma 5).

Va da sé che l'impresa non può disattendere quanto stabilito dal suddetto piano ASI, modificando la viabilità in difformità da questo. Analogamente neppure l'ANAS può discostarsi da tali previsioni, né può pretendere variazioni progettuali in palese difformità dalle previsioni di piano in nome di un paventato (e, comunque, non motivato) pregiudizio alla fluidità della circolazione stradale. Né tantomeno l'ANAS può trincerarsi dietro la presunta mancata acquisizione/comunicazione degli atti di pianificazione, essendo tenuta a conoscerli (e/o ad acquisirli) a prescindere dalla loro trasmissione.

D'altra parte, se la strada è contemplata dal piano, è evidente che la valutazione circa la fluidità e la sicurezza della circolazione è stata già effettuata "a monte" dal pianificatore e non v'è spazio per rimetterla in discussione in sede di rilascio di titoli abilitativi per progetti specifici.

Peraltro, nel caso di specie, risulta davvero difficile comprendere la consistenza del pregiudizio ipotizzato dall'ANAS, considerato che il progetto della società KUTHREE si propone, tra gli altri, proprio l'obiettivo di migliorare la sicurezza della circolazione stradale nell'area in questione. Il che è stato evidenziato a più riprese dall'impresa nel corso del procedimento:

Controdeduzioni del geom. Minerva del 24.05.2021

"[...] si è progettualmente prevista la conformazione e l'utilizzazione della strada di "Piano" come tale, allo scopo di migliorare in maniera evidente ed inequivocabile la circolazione veicolare esistente in entrata alla strada vicinale Lamarossa; infatti, attualmente la svolta avviene direttamente (incrocio a raso) dalla strada statale n. 96, senza possibilità di rallentamento, che verrebbe di contro garantita (limite massimo di velocità 40 Km/h) dalla costruzione della strada di Piano parallela alla stessa strada statale n. 96. La sua lunghezza complessiva (ca mt 90) consentirebbe un notevole rallentamento prima della svolta a destra su strada vicinale Lamarossa.

Attualmente la svolta verso la strada vicinale Lamarossa avviene da un incrocio a raso, poco visibile, e quindi senza possibilità di rallentamento, cosa che non avverrebbe con la costruzione della strada di "Piano ASI".

Non si comprende, inoltre, come si possa asserire che il progetto "Sarebbe pregiudizievole alla fluidità e alla circolazione stradale" senza alcun supporto Normativo e valutazione "TECNICA" a supporto di tale generica affermazione, considerando che la velocità massima consentita su

detta strada statale è di 50 Km/h e i veicoli in transito avrebbero modalità e tempi di reazione per effettuare rallentamenti prima della svolta a destra su strada vicinale Lamarossa.”

La valutazione compiuta in parte qua dall’ANAS è evidentemente illegittima, sia perché non tiene conto della esistenza di una viabilità di piano (alla quale l’impresa dovrebbe dare seguito), sia perché non poggia su alcuna seria e solida motivazione che possa, dal punto di vista tecnico, supportare la conclusione in ordine al pregiudizio alla fluidità e alla circolazione stradale.

Preme, infine, evidenziare come le valutazioni compiute dall’ANAS in relazione al progetto della KUTHREE siano oltremodo contraddittorie: da un lato, infatti, l’Ente riconosce che la soluzione proposta dall’impresa possa effettivamente arrecare miglioramento alla circolazione, dall’altro insiste inopinatamente nella propria determinazione, sulla base di criteri “funzionali” non meglio identificati. Si veda in proposito il parere tecnico negativo in data 20.09.2021:

[...] Al secondo capoverso, il tecnico di parte sostiene che il progetto ha tenuto conto della viabilità di “Piano” prevista dal Piano Particolareggiato sovracomunale, motivo per cui ANAS S.p.a. ha confuso la viabilità di piano con la corsia specializzata. A questo Ufficio non risulta pervenuto nulla a riguardo. Tuttavia, ANAS Spa è consapevole che, la realizzazione di una corsia specializzata possa migliorare la fluidità della circolazione stradale, ma allo stesso tempo ritiene che, un progetto debba essere valutato e approvato in base a criteri funzionali, pertanto, si conferma il parere tecnico negativo [...]

La contraddittorietà di tale ragionamento rende ancor più manifesta l’illegittimità del diniego, per cui si insiste nella domanda di annullamento.

3. Quanto al secondo “motivo” di reiezione dell’istanza opposto dall’ANAS (mancato rispetto della distanza minima di 100 metri tra accesso ed intersezione rispetto alle strade extraurbane secondarie, ai sensi dell’art. 7.1.1 del Decreto 19.04.2006), è palese come, ancora una volta, l’ANAS abbia erroneamente qualificato la strada vicinale Lamarossa come “strada extraurbana secondaria”.

Al riguardo, le norme di riferimento sono date dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti 19 aprile 2006 (in G.U. n. 170 del 24 luglio 2006) che approva le “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali” ai

sensi dell'art. 13, comma 1 del Codice della Strada indirizzate agli enti proprietari e gestori delle strade di uso pubblico. Il suddetto decreto, dando attuazione a specifiche norme del Codice della Strada, mutua la classificazione e la definizione delle strade del predetto Codice.

Ragion per cui, ai fini dell'esatta individuazione della disciplina applicabile, occorre partire sempre dalla qualificazione ai sensi del Codice della Strada e considerare che la strada comunale/vicinale Lamarossa, per le ragioni sopra esposte, è definita come **strada locale extraurbana di tipo F**.

Orbene, come più volte rappresentato dall'impresa nel procedimento, la disposizione rilevante nel caso di specie è l'art. 7 del citato D.M. (Accessi), la cui sezione 7.1. (Accessi alle strade extraurbane), alla sottosezione 7.1.1 (Ammissibilità e localizzazione) stabilisce alla **Tabella 10** che la distanza minima tra accesso ed intersezione **su di una strada locale extraurbana** debba essere di metri 30. **Tale parametro nel caso di specie è perfettamente rispettato.**

L'ANAS, al contrario, partendo dalla (erronea) qualificazione della strada in questione come "strada extraurbana secondaria" è pervenuta alla conclusione (altrettanto errata) secondo cui tra accesso all'impianto ed intersezione con la strada extraurbana secondaria debba essere garantita una distanza minima di 100 metri e in ragione del mancato rispetto di tale parametro (inapplicabile al caso in esame) ha espresso il proprio diniego. Il che rende manifesta l'illegittimità del parere tecnico negativo.

Ad ogni buon conto, si ribadisce che le norme in questione sono dirette agli enti proprietari e gestori delle strade di uso pubblico, ai quali spetta il potere di autorizzare nuovi accessi dalla strada ai fondi o fabbricati laterali (art. 22, co. 1 Codice della Strada). Tenuto conto che, nel caso di specie, l'accesso all'impianto è previsto dalla strada vicinale/comunale Lamarossa, per la quale – come si è visto – il Codice della Strada radica la competenza del Comune, va da sé che, con riferimento al caso di specie, ogni verifica circa il rispetto dei parametri di cui all'art. 7 del D.M. 19.04.2006 compete al Comune di Modugno. Quest'ultimo – si ribadisce – si è già positivamente espresso sul progetto con **parere di compatibilità urbanistica n. 3/2021**, prendendo atto – fra gli altri – anche del rispetto della distanza minima del fabbricato dalla strada

statale (distanza da strada statale del fabbricato ml 51,56 superiore a ml 30), sebbene l'impresa non sia neppure tenuta al rispetto di tale parametro, atteso che l'impianto si colloca su strada comunale/vicinale e non su strada statale.

D'altra parte, anche l'ANAS, per quanto di sua stretta competenza, ha riconosciuto la sostanziale conformità del progetto rispetto alle prescrizioni impartite dal d.p.r. 495/1992 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada" in tema di fasce di rispetto stradale. Nel "primo" parere del 24.03.2021, infatti, si afferma che:

"Tuttavia si evidenzia che, salvo diverse disposizioni previste dal PRG Comunale, nell'ambito della tipizzazione del territorio, così come contemplato dall'art. 26 comma 2 c del D.P.R. n. 495/1992, la larghezza dalla fascia di rispetto stradale di competenza ANAS da considerare nella progettazione è pari a metri 30,00 misurata dal confine stradale ANAS."

Da ciò si rileva che il suddetto parametro, quand'anche applicabile nel caso di specie, risulta evidentemente rispettato. Il che è acclarato perfino dal sopra citato parere del Comune di Modugno.

In definitiva, risulta dimostrato che l'ANAS non solo si è ingerita in aspetti che esulavano dal proprio ambito di competenza, ma ha altresì espresso improprie (quanto inattendibili e contraddittorie) valutazioni. Per il che si insiste nella declaratoria di illegittimità dei pareri negativi rilasciati dal suddetto Ente.

*

C. Violazione del principio di leale collaborazione – violazione dei principi di buon andamento e imparzialità della P.A. – violazione degli artt. 14 e ss. l. n. 241/1990 – violazione e falsa applicazione del d.p.r. 160/2010 - difetto di istruttoria – eccesso di potere

Si segnala, infine, un ulteriore profilo di illegittimità del diniego che attiene non già al contenuto del provvedimento quanto alla complessiva gestione del procedimento amministrativo e che, invero, è stato segnalato dall'impresa anche in sede di osservazioni ex art. 10bis l. n. 241/1990.

Nel caso di specie, il procedimento si è contraddistinto per l'assenza di idonea istruttoria sia da parte dell'ANAS, sia da parte delle altre Amministrazioni coinvolte, anche a causa – evidentemente – dell'omesso scambio di informazioni/atti istruttori e del mancato coordinamento ad opera del SUAP fra tutti gli enti chiamati ad esprimersi sul progetto.

Come ricordato anche dalla giurisprudenza amministrativa, la conferenza di servizi non può essere intesa quale mera occasione di raccolta contestuale di atti e valutazioni adottati autonomamente dalle diverse amministrazioni interessate. La conferenza di servizi, oltre ad assumere una valenza acceleratoria, è infatti concepita dal legislatore quale strumento di scambio di informazioni e valutazioni, volto a migliorare la completezza e consapevolezza delle decisioni amministrative; la *ratio* di tale modulo procedimentale consiste, per l'appunto, nel consentire una valutazione integrata degli interessi pubblici e privati implicati nella scelta amministrativa, facendo emergere le reciproche interrelazioni.

A tal proposito, non può tralasciarsi che anche lo Sportello Unico delle Attività Produttive (il cui funzionamento è disciplinato dal d.p.r. 160/2010) è stato istituito quale punto di contatto fra privato e p.a. con funzioni di coordinamento fra enti per tutti i procedimenti che abbiano ad oggetto l'esercizio di attività produttive. Al SUAP sono, peraltro, conferiti specifici poteri di impulso e direzione del procedimento, anche in funzione del superamento di ogni eventuale obiezione di tipo tecnico che possa presentare in relazione a determinati progetti. Si consideri che, ai sensi dell'art. 9 "Chiarimenti tecnici" d.p.r. 160/2010, il responsabile SUAP può convocare riunioni fra i soggetti interessati e le amministrazioni competenti *"qualora occorranzo chiarimenti circa il rispetto delle normative tecniche e la localizzazione dell'impianto"*.

Orbene, nel caso di specie è evidente come il procedimento si sia discostato dal modello legislativo e dagli obiettivi in guisa dei quali sono stati concepiti la conferenza di servizi e l'ufficio SUAP: è mancato, infatti, il raccordo fra gli enti preposti e la conferenza di servizi non ha "funzionato" quale luogo "virtuale" di scambio di informazioni. È mancata altresì la funzione di coordinamento che la legge demanda all'Ufficio SUAP.

È palese come i reiterati pareri negativi dell'ANAS siano frutto anche dell'omessa circolarizzazione delle informazioni sull'esatta localizzazione dell'impianto: si pensi, ad esempio, agli atti pianificatori del Consorzio ASI e/o alla classificazione della strada comunale/vicinale Lamalunga, tutti elementi che sono "sfuggiti" all'ANAS e che avrebbero potuto essere integrati ed illustrati anche su impulso dell'Ufficio SUAP, mediante l'esercizio dei poteri conferitigli dalla legge.

In altri termini, la comunicazione e l'interrelazione fra gli enti preposti (e, comunque, l'utilizzo degli appositi strumenti procedimentali) avrebbe certamente contribuito a chiarire quegli aspetti tecnici del progetto che sono stati – irragionevolmente – valutati in modo negativo dall'ANAS e avrebbe determinato, in conclusione, un esito favorevole del procedimento.

Anche per tali ragioni gli atti impugnati meritano di essere annullati.

*

ISTANZA CAUTELARE

Il *fumus boni iuris* che sorregge il presente ricorso abilita la società ricorrente a chiedere a codesto TAR di sospendere in via cautelare l'impugnato diniego e/o di adottare ogni altra misura cautelare ritenuta idonea nel caso di specie, eventualmente mediante ordine di riesame del provvedimento esclusivamente in relazione agli atti presupposti qui censurati e ai profili di illegittimità evidenziati.

Il *periculum in mora* è *in re ipsa* e discende dal pregiudizio che l'impresa riceve per effetto del decorso del tempo. La Società, infatti, attende da oltre un anno di essere autorizzata alla realizzazione dell'impianto: l'inutile decorso del tempo, in assenza di un positivo riscontro ed a fronte di ingiustificati dinieghi opposti dall'ANAS, danneggia gravemente la posizione giuridica dell'impresa, anche (e soprattutto) in ragione dell'incertezza circa le possibilità ed i tempi di realizzazione dell'investimento correlato al progetto. Tanto spiega il motivo per cui l'impresa non può attendere i tempi ordinari di definizione del presente giudizio.

Per tutti i suesposti motivi, la società KUTHREE s.r.l., come in atti rappresentata e difesa,

chiede

che codesto TAR, previa adozione di idonea misura cautelare, voglia accogliere il presente ricorso, annullando i provvedimenti impugnati come in epigrafe meglio indicati.

Con ogni conseguenza in ordine alle spese e agli onorari di causa.

Si dichiara che per il presente giudizio è dovuto contributo unificato nella misura di € 650,00.

Bari, 28 marzo 2022

Avv. Marta Lorusso

Avv. Felice Eugenio Lorusso

Zimbra

avvocatura@comune.modugno.ba.it

trasmissione ordinanza istruttoria n. 484/2022 - Kuthree s.r-l

Da : Cristina CARLUCCI
<avvocatura@comune.modugno.ba.it>

mer, 02 nov 2022, 09:59

 1 allegato

Oggetto : trasmissione ordinanza istruttoria n. 484/2022 -
Kuthree s.r-l

A : Donato Dinoia <dinoia@comune.modugno.ba.it>,
Rosalisa PETRONELLI
<r.petronelli@comune.modugno.ba.it>

Cc : Giovanni Longo <g.longo@comune.modugno.ba.it>

Gent.mi,

in riferimento al procedimento in corso dinanzi al TAR di Bari, promosso dalla ditta Kuthree nei confronti del Comune di Modugno e dell'ANAS s.p.s., trasmetto l'ordinanza istruttoria n. 484/2022, comunicata a mezzo PEC in data odierna, con cui il collegio provvede alla nomina del commissario verificatore, nella persona del Dirigente UTC del Comune di Monopoli (ovvero di funzionario da costui delegato), rinviando la causa all'udienza del 7.6.2023.

Vi anticipo che, come si evince dai quesiti posti all'attenzione del commissario, la questione è strettamente attinente ai motivi opposti dall'ANAS a fondamento del diniego espresso. Ciò comporta che, comunque, in sede di operazioni peritali di verifica in loco, sarà comunque necessaria la presenza di un componente del servizio interessato dal ricorso (SUAP) e, se lo ritenente, anche di un tecnico del Servizio 4.

Vi aggiorno sul prosieguo.

un caro saluto

www.comune.modugno.ba.it

Avv. Cristina Carlucci

Avvocatura Comunale

Sede legale: Piazza del Popolo, 16*Sede operativa:* Viale della Repubblica, 46/b

70026 - Modugno (BA)

Tel: +39 080.58.65.865 -

mail: avvocatura@comune.modugno.ba.itP.E.C.: ufficiogale.comune.modugno@pec.rupar.puglia.it

Ordinanza istruttoria **rg.1477-2022.pdf**133 KB

TAR PUGLIA BARI
RG 484/2022 SEZ. III
udienza del 07.06.2023
MEMORIA DIFENSIVA

Per ANAS S.P.A., con gli dagli Avv.ti Costanzo Cascavilla e Monica Ortolano.

resistente

Contro

KUTHREE s.r.l. con gli avv.ti Felice Eugenio Lorusso e Marta Lorusso

ricorrente

nonché

Comune di Modugno, in persona del Sindaco p.t. con l'Avv. Cristina Carlucci

Con ricorso notificato in data 28.03.2022 la società Kuthree s.r.l. ha richiesto l'annullamento previa sospensione dell'efficacia e/o adozione di idonea misura cautelare,

- *del provvedimento di diniego n. 3 del 28.01.2022 adottato dal Responsabile del SUAP del Comune di Modugno, con cui è stata disposta la conclusione negativa del procedimento avviato con l'istanza di REP_PROV_BA/BA-SUPRO 11267/19-02-2021;*
- *del presupposto parere tecnico negativo espresso da ANAS*

- s.p.a – Gruppo FS - Struttura Territoriale Puglia con nota prot. 251984 del 23.04.2021 e confermato con nota prot. 584201 del 20.09.2021;*
- *del presupposto parere tecnico negativo espresso da ANAS s.p.a – Gruppo FS -Struttura Territoriale Puglia con nota prot. 813564 del 21.12.2021;*
 - *del presupposto parere tecnico negativo espresso da ANAS s.p.a – Gruppo FS - Struttura Territoriale Puglia con nota prot. 3059 del 21.01.2022;*
 - *di ogni altro atto ai predetti connesso, presupposto ovvero consequenziale, ancorché non conosciuto, comunque lesivo.*

Si costituivano Anas e il Comune di Modugno chiedendo entrambi il rigetto del ricorso poiché infondato in fatto e diritto.

Alla camera di consiglio del 04/05/2022 il ricorrente rinunciava all'istanza cautelare ed il Presidente rinviava all'udienza di merito del 26 ottobre 2022.

La ricorrente sostiene:

1. in data 17.02.2021, tramite lo Sportello Unico Attività Produttive (SUAP) del Comune di Modugno, ha presentato un'istanza finalizzata ad ottenere il provvedimento autorizzativo unico (PAU) per un progetto di demolizione di fabbricati esistenti e costruzione di un nuovo impianto di distribuzione stradale di carburanti ai sensi degli artt. 44 e 45 l.r. Puglia n. 24 del 16.04.2015, come modificata con l.r. Puglia n. 12 del 9.04.2018, ed ai sensi del Reg. Reg. n. 11 del 28.03.2019 da eseguire nel Comune di Modugno, in zona ASI, su strada vicinale Lamarossa ed infregio alla SS 96 km 119+000;

2. che il progetto prevede la realizzazione di un impianto di distribuzione carburanti su un'area di proprietà della ricorrente collocata nella zona ASI del Comune di Modugno e di fianco alla SS 96. L'ingresso è previsto dalla strada vicinale Lamarossa, alla quale si accederà da una strada di piano ASI (prevista dal vigente Piano particolareggiato ASI) parallela alla SS 96, della cui realizzazione si farà carico la stessa società.

3. che l'Ufficio SUAP del Comune di Modugno, ricevuta l'istanza, con nota prot. 8063 del 24.02.2021 ha convocato apposita conferenza di servizi ai sensi dell'art. 14, co. 2 l. n. 241/1990 con svolgimento in forma semplificata e con modalità asincrona ai sensi dell'art. 14bis della legge medesima, al fine di acquisire le autorizzazioni, i pareri, i nulla osta e i provvedimenti abilitativi, comunque denominati, da parte di tutte le Amministrazioni competenti. Nel termine di legge sono pervenuti gli atti di assenso da parte di tutte le Amministrazioni coinvolte, ad eccezione dell' ANAS che, chiamata dall'Ufficio SUAP ad esprimere eventuale parere ai sensi degli artt. 16 e 17 del Codice della Strada (d.lgs. 285/1992) quale ente proprietario della SS 96, prima ancora di attendere i pareri del Comune di Modugno e del Consorzio ASI si è espressa in termini di dissenso;

4. che con un primo parere in data 24.03.2021 – di cui alla nota prot. n. 251984 del 23.04.2021 a firma del Responsabile della Struttura Territoriale per la Puglia – l'ANAS ha espresso il proprio dissenso;

5. che a fronte di tale parere negativo, la società KUTHREE con nota del 24.05.2021 ha inviato le proprie controdeduzioni all'ANAS;

6. In riscontro alle osservazioni dell'impresa, con nota del 20.09.2021 l'ANAS ha confermato il proprio parere negativo ;

7. che è seguito il preavviso di diniego con nota prot. 37306 del 29.09.2021 a firma del Responsabile SUAP del Comune di Modugno che, pur prendendo atto dei provvedimenti di assenso di tutte le restanti Amministrazioni interpellate (tra cui il parere di compatibilità urbanistica n. 3/2011 del Comune di Modugno e il parere favorevole del Consorzio ASI di Bari), ha preannunciato il rigetto dell'istanza della KUTHREE in ragione del parere tecnico negativo dell'ANAS – Struttura Territoriale per la Puglia;

8. che la società ricorrente ha quindi presentato osservazioni ex art. 10bis l. n. 241/1990 con propria nota in data 8.10.2021, sottoscritta dal legale rappresentante sig. Quattromini, dal tecnico incarico Geom. Minerva e dall'avv. Felice Eugenio Lorusso, con la quale ha ribadito la correttezza formale e sostanziale del proprio progetto, sia alla luce delle controdeduzioni già trasmesse in data 24.04.2021 sia alla luce dei rilievi mossi dal tecnico si parte della società ricorrente;

9. che in ragione di tali osservazioni, l'impresa ha chiesto di voler riconsiderare il punto di vista espresso dall'ANAS, eventualmente mediante attingimento presso la Conferenza di Servizi o direttamente dal SUAP degli elementi conoscitivi occorrenti, tra cui il Piano ASI, che l'ANAS aveva dichiarato di non conoscere; che l'Ufficio SUAP con nota del 12.10.2021 prot. 39788 ha convocato la Conferenza di Servizi in forma simultanea e in modalità sincrona ai sensi dell'art. 14bis, co. 7 l. n. 241/1990 per il giorno 9 novembre 2021, invitando a parteciparvi le Amministrazioni coinvolte;

10. che In tale occasione, è stato confermato -tra gli altri- il parere di compatibilità urbanistica n. 3/2021 del Comune di Modugno. Quanto all'ANAS, è pervenuta nota prot. 708332 del 9.11.2021, con la quale quest'ultima ha rappresentato che, in esito all'incontro svoltosi in data 2.11.2021 presso i propri uffici con i rappresentanti della KUTHREE, si era convenuto che, entro trenta giorni, la Società avrebbe presentato un nuovo progetto al SUAP;

11. che in ragione di tale circostanza, il tecnico progettista Geom. Minerva, presente alla Conferenza di Servizi, ha precisato che la Società avrebbe proposto una soluzione di accesso alternativa nel più breve tempo possibile. Preso atto di tale impegno, il Responsabile SUAP ha accolto la richiesta del tecnico di parte e ha indetto la conclusione della conferenza sincrona per il giorno 21 dicembre 2021, ore 10,00;

12. che l'impresa, ha provveduto alla modifica del progetto, arretrando di qualche metro l'accesso alla stazione di servizio, ponendo quindi l'accesso a trenta metri dalla intersezione perpendicolare più vicina (dalla linea bianca della carreggiata e non più dallo spartitraffico, come era stato inizialmente progettato);

13. che la modifica è stata sottoposta al vaglio della Conferenza di Servizi con invio in data 19.12.2021;

14. che con nota prot. 51240 del 21.12.2021, l'ANAS confermava il proprio parere negativo;

15. che la società ricorrente ha presentato ulteriori brevi osservazioni in data 21.01.2021 ai sensi dell'art. 10bis l. n. 241/1990 con le quali, dopo aver ripercorso sinteticamente l'iter procedimentale, ha rilevato l'erroneità del parere ANAS;

16. che con nota prot. 3059 del 21.01.2022 l'ANAS ha reiterato il proprio diniego, riproducendo pedissequamente il precedente parere del 21.12.2021, senza ulteriori motivazioni;
17. che il Responsabile del SUAP del Comune di Modugno con provvedimento di diniego n. 3 del 28.01.2022 ha disposto la conclusione negativa del procedimento, stante il parere tecnico negativo espresso dall'ANAS.

Il ricorrente ha affidato il ricorso a tre censure e precisamente .

A) Incompetenza – violazione e falsa applicazione degli artt. 2, 14, 16 e 22 del Codice della Strada (d.lgs. 285/1992) – carenza di istruttoria – difetto di motivazione - eccesso di potere – erronea presupposizione in fatto e in diritto;

B) Violazione e falsa applicazione degli artt. 2, 14, 16 e 22 del Codice della Strada (d.lgs. 285/1992), nonché del Regolamento di attuazione di cui al d.p.r. 495/1992 – violazione e falsa applicazione dell'art. 7 D.M. 19.04.2006 – violazione e falsa applicazione delle prescrizioni del P.U.E. del Consorzio ASI di Bari - carenza di istruttoria – difetto di motivazione - eccesso di potere – contraddittorietà - erronea presupposizione in fatto e in diritto

C) Violazione del principio di leale collaborazione – violazione dei principi di buon andamento e imparzialità della P.A. – violazione degli artt. 14 e ss. l. n. 241/1990 – violazione e falsa applicazione del d.p.r. 160/2010 - difetto di istruttoria – eccesso di potere.

Con ordinanza n. 1477/2022 codesto Ecc.mo TAR ha disposto procedimento di verifica nominando verificatore il Dirigente dell'UTC del Comune di Monopoli e sottoponendo allo stesso i

seguenti quesiti:

- a) se la strada vicinale Lamarossa sia di proprietà di soggetti privati;
- b) se la stessa sia priva di sbocchi verso altra viabilità;
- c) se la stessa sia adibita ad uso pubblico in quanto di libero passaggio e utilizzata come unico accesso dalla carreggiata sud della s.s. 96 verso le aziende insediate lungo la medesima strada (Strablock, SCR Service Marine, GP logistica s.r.l.);
- d) se la stessa, per le caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali sia classificabile come strada locale di tipo F, ai sensi dell'art. 2 del Codice della Strada;
- e) se, applicando le norme del D.M. del 19.04.2006, la strada vicinale Lamarossa possa rientrare nel novero delle strade extraurbane comunali, come da art. 2 comma 6 dello stesso Codice;
- f) se tale classificazione sia compatibile con quella di strada extraurbana secondaria, come definita dal codice della strada all'art. 2 comma 3 lett. c), cioè strada a unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine, anche in assenza di definizione delle corsie e mancanza delle banchine;
- g) se la viabilità di piano consenta di escludere la necessità di realizzare una corsia specializzata;
- h) se l'autorizzazione sia di competenza di ANAS, trovando applicazione il Decreto del 19.04.2006 che disciplina le norme funzionali e geometriche per la costruzione di intersezioni stradali.

In data 23.12.2022 l'Ing. Amedeo D'Onghia ha depositato la

relazione di risposta ai quesiti sottoposti con la suddetta ordinanza.

Con la presente memoria Anas nel riportarsi a tutto quanto eccepito e concluso nella propria memoria di costituzione ribadisce la inammissibilità/improcedibilità del ricorso e la manifesta infondatezza in punto di fatto e di diritto dello stesso.

Inoltre, ANAS S.p.A. intende formulare alcune osservazioni in merito alla relazione dell'Ing. D'Onghia.

1. In ordine alla inammissibilità/improcedibilità.

Il ricorso deve ritenersi improcedibile e/o inammissibile per decorrenza dei termini di impugnazione.

Come esposto dalla ricorrente ANAS S.p.A. con nota del 23.04.2021 n. 251984 indirizzata alla ricorrente esprimeva parere tecnico negativo all'autorizzazione per l'accesso al distributore di carburanti così motivando : “ *parere tecnico negativo alla costruzione dell'accesso del distributore di carburanti ai sensi dello stesso decreto 19/04/2006*”

Ebbene, il provvedimento ANAS del 23.04.2021 (vedi allegato 2) trasmesso alla ricorrente con nota n. 584201 del 20.09.2021 (vedi allegato 3) (i successivi atti sono meramente confermativi del provvedimento negativo 251984 del 23.04.2021) costituisce atto presupposto del provvedimento SUAP e autonomamente lesivo divenuto ormai inoppugnabile. Infatti, come ha precisato la giurisprudenza amministrativa “ *In caso di omessa impugnazione del provvedimento presupposto e autonomamente lesivo, divenuto inoppugnabile, è inammissibile l'impugnazione dell'atto conseguenziale per vizi riconducibili all'atto presupposto*”(cfr ex plurimis C.D.S. n. 805/2015 e 6 febbraio 2008 n. 310). In detta ipotesi, infatti, il ricorso avverso l'atto presupponente è ammissibile solo nella misura in cui si facciano valere vizi propri ed autonomi di

tale atto, mentre è inammissibile ove si intenda far valere con esso vizi dell'atto presupposto immediatamente lesivo e non impugnato (Consiglio di Stato III 15 settembre 2020 n. 5461; altresì V 25 marzo 2016 n. 1242; V 5 dicembre 2014 n. 6012). Nel caso di specie il provvedimento negativo SUAP n. 3 del 28.01.2022 è conseguenza logica e necessaria del provvedimento negativo di ANAS S.p.A. soprarichiamato e conosciuto dagli interessati sin dal 20.09.2021.

NEL MERITO

1. Incompetenza – violazione e falsa applicazione degli artt. 2, 14, 16 e 22 del Codice della Strada (d.lgs. 285/1992) – carenza di istruttoria – difetto di motivazione - eccesso di potere – erronea presupposizione in fatto e in diritto

Con il primo motivo di ricorso la ricorrente eccepisce: Incompetenza – violazione e falsa applicazione degli artt. 2, 14, 16 e 22 del Codice della Strada (d.lgs. 285/1992) – carenza di istruttoria – difetto di motivazione - eccesso di potere – erronea presupposizione in fatto e in diritto;

Il motivo è infondato per le seguenti ragioni:

1.1 Il ricorrente sostiene che l'accesso del distributore da realizzare sia ubicato su “ strada locale di tipo F ai sensi dell'art. 2 Codice della Strada”. Tale qualifica relativa alla tipologia di strada è stata data dal Consorzio ASI e precisamente il Consorzio così si esprime “ *si rappresenta che la stessa strada, di proprietà di soggetti privati e priva di sbocchi verso altra viabilità, è adibita ad uso pubblico in quanto di libero passaggio ed utilizzata come unico accesso alla carreggiata sud della s.s. 96 verso aziende insediate lungo la medesima strada (Strablock, SCR Service Marine, GP Logistica s.r.l., ecc) Per le caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali la*

stessa è classificabile come strada locale di tipo F ai sensi dell'art. 2 del Codice della Strada".

1.2 Posizione del verificatore in merito all'uso pubblico della strada lungo la quale dovrebbe sorgere il distributore.

In merito a tale aspetto il Verificatore nel rispondere ai primi tre quesiti posti dal Tar Puglia e cioè:

- a) se la strada vicinale Lamarossa sia di proprietà di soggetti privati;
- b) se la stessa sia priva di sbocchi verso altra viabilità;
- c) se la stessa sia adibita ad uso pubblico in quanto di libero passaggio e utilizzata come unico accesso dalla carreggiata sud della s.s. 96 verso le aziende insediate lungo la medesima strada (Strablock, SCR Service Marine, GP logistica s.r.l.);

ritiene che la stessa sia adibita ad uso pubblico ***" in quanto libero passaggio ed unico accesso dalla s.s. 96 alle aziende ivi insediate"***.

1.3 Le conclusioni cui è giunto il verificatore non possono essere condivise in quanto non può ritenersi adibita ad uso pubblico una strada " priva di sbocchi verso altra viabilità, **utilizzata solamente da tre ditte** e soprattutto non rispondente ai principi stabiliti dal Consiglio di Stato con sentenza n. 311/2021 e cioè *che essa: **a) sia utilizzata da una collettività indeterminata di persone, e non soltanto da quei soggetti che si trovano in una posizione qualificata rispetto al bene gravato;** **b) sia concretamente idonea a soddisfare, attraverso il collegamento anche indiretto alla pubblica via, esigenze di interesse generale;** **c) sia oggetto di interventi di manutenzione da parte della Pubblica amministrazione (cfr. tra le tante Cons. Stato Sez. VI, 10 maggio 2013, n. 2544).***

Precisamente il Consiglio di Stato nella suindicata sentenza ha ribadito che:” *la dicatio ad patriam è ravvisabile ogni qualvolta il comportamento del proprietario, pur se non intenzionalmente diretto a dar vita al diritto di uso pubblico, ponga volontariamente, con carattere di continuità, un proprio bene a disposizione della collettività, assoggettandolo al correlativo uso, al fine di soddisfare un'esigenza comune ai membri di tale collettività “uti cives” - “e non uti singuli, ossia quali soggetti che si trovano in una posizione qualificata rispetto al bene gravato”* (Consiglio di Stato, V, 14 febbraio 2012, n. 728) - *“indipendentemente dai motivi per i quali detto comportamento venga tenuto”* (in termini, Cassazione Civile, II, 13 febbraio 2006, n. 3075).

La dicatio ad patriam, come modo di costituzione di una servitù di uso pubblico, si perfeziona, quindi, già con l'inizio dell'uso pubblico quando sia verificato il comportamento del proprietario che denoti la volontà di mettere l'area di proprietà privata a disposizione della collettività indifferenziata, e questa sia utilizzata per il soddisfacimento di un interesse comune della collettività (cfr. Consiglio di Stato, Sez. V, 21 giugno 2007, n. 3316; Cassazione civile, Sez. I, 16 marzo 2012 n. 4207; Cassazione civile, Sez. II, 21 maggio 2001 n. 6924; id. 13 febbraio 2006 n. 3075)” (T.A.R. Veneto, Venezia, II, 12 marzo 2015, n. 305), consistendo, appunto, nella *“destinazione volontaria, definitiva e gratuita, della proprietà immobiliare al servizio della collettività, in assenza di riserve o reazioni” dei proprietari.*

Dunque, secondo la giurisprudenza, affinché un'area privata possa ritenersi sottoposta ad una servitù pubblica di passaggio, è necessaria, oltre all'intrinseca idoneità del bene, che l'uso avvenga ad opera di una collettività indeterminata di persone e per

soddisfare un pubblico generale interesse.

Non vi è, invece, uso pubblico qualora il passaggio venga esercitato unicamente dai proprietari dei fondi in dipendenza della particolare ubicazione degli stessi, ovvero da coloro che abbiano occasione di accedervi per esigenze connesse ad una privata utilizzazione (Cass. Civ., II, 23 maggio 1995, n. 5637), oppure, infine, rispetto a strade destinate al servizio di un determinato edificio o complesso di edifici (Cons. di Stato, Sez., V, 14 febbraio 2012, n. 728).

In sintesi, dunque, affinché una strada privata possa essere assoggettata ad uso pubblico essa deve essere idonea a soddisfare esigenze di interesse generale.

Pertanto, l'assoggettamento di una via privata alla pubblica utilità richiede un'adeguata motivazione in ordine alla concreta idoneità della strada a soddisfare dette 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.

In conclusione, la prova della servitù di uso pubblico di una strada richiede, quindi, oltre all'uso pubblico, un atto pubblico o privato ovvero l'intervenuta usucapione ventennale, fermo restando l'accertamento dell'idoneità della strada a soddisfare esigenze di carattere pubblico (si veda Cons. di Stato, V, 1 dicembre 2003, n. 7831).

7.8. Alla luce dei principi enunciati, il Collegio ritiene che la documentazione prodotta dall'appellante (e il corredo fotografico in atti), come pure gli elementi da quest'ultima assunti quali indici della natura privata della superficie di interesse, prospiciente l'esercizio commerciale in questione, escludono che sia stata

raggiunta la prova in giudizio dell'utilizzo dell'area per la circolazione da parte della collettività.

Contrariamente a quanto ritenuto dalla sentenza appellata, gli indici assunti dall'appellante a sostegno della natura privatistica del bene (quali, in particolare: la presenza, da tempo, sull'area in questione di mattonelle in travertino, con la scritta "proprietà privata", la delimitazione dell'area da paletti, catene e pannellature, la mancanza sulla stessa di segnaletica stradale e di illuminazione pubblica, come pure l'omesso svolgimento da parte dell'Amministrazione di lavori di manutenzione e di servizi pubblici sull'area, anche per quanto riguarda la semplice pulizia, limitata alla parte pubblica di marciapiede, nonché le altre circostanze dedotte dall'appellante al fine di dimostrare che l'area controversa non è necessaria al transito pedonale, stante la presenza di un manufatto fisso che ostruisce il passaggio e l'ampia parte di marciapiede non interessata dall'occupazione) non possono, infatti, ritenersi irrilevanti ai fini della decisione.

Si tratta, invece, ad avviso del Collegio, di elementi idonei a porre in dubbio il raggiungimento della prova sia per quanto concerne la natura pubblica dell'area, sia con riguardo al suo uso pubblico, e alla luce dei quali non può, dunque, ritenersi, allo stato, provato che l'area in questione sia soggetta a servitù pubblica di passaggio costituita nei modi e termini di legge, intendendosi per tali anche la dicatio ad patriam richiamata in sentenza, per la quale è necessario, come in precedenza esposto, un comportamento del proprietario (non desumibile da atti di mera tolleranza) che sia univocamente rivolto a mettere il bene a disposizione della comunità e l'uso del bene stesso da parte della collettività indifferenziata, protratta da tempo immemorabile, di guisa che il bene in oggetto

venga ad assumere caratteristiche analoghe a quelle di un bene demaniale.

7.9. Ed invero, qui non ricorre la prova concreta della sussistenza di alcuna delle ipotesi occorrenti, secondo la giurisprudenza, affinché possa considerarsi esistente una servitù pubblica di passaggio su di una strada realizzata in area privata, ovvero che essa: a) sia utilizzata da una collettività indeterminata di persone, e non soltanto da quei soggetti che si trovano in una posizione qualificata rispetto al bene gravato; b) sia concretamente idonea a soddisfare, attraverso il collegamento anche indiretto alla pubblica via, esigenze di interesse generale; c) sia oggetto di interventi di manutenzione da parte della Pubblica amministrazione (cfr. tra le tante Cons. Stato Sez. VI, 10 maggio 2013, n. 2544).

Dunque, perché su una strada privata sia costituita una servitù pubblica è necessario un atto o un accertamento giurisdizionale della sussistenza dei **presupposti testè enunciati che nel caso di specie manca.**

1.4 sulle caratteristiche tecniche della strada Lamarossa.

In merito a tale aspetto codesto Ecc.mo Tar ha chiesto al verificatore di accertare :

d) se la stessa, per le caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali sia classificabile come strada locale di tipo F, ai sensi dell'art. 2 del Codice della Strada;

e) se, applicando le norme del D.M. del 19.04.2006, la strada vicinale Lamarossa possa rientrare nel novero delle strade extraurbane comunali, come da art. 2 comma 6 dello stesso Codice;

f) se tale classificazione sia compatibile con quella di strada

extraurbana secondaria, come definita dal codice della strada all'art. 2 comma 3 lett. c), cioè strada a unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine, anche in assenza di definizione delle corsie e mancanza delle banchine;

1.5 Il Verificatore ha risposto positivamente ai quesiti d),e),f) e precisamente ha ritenuto che:

la strada Lamarossa è da considerarsi di tipo F, extraurbana comunale come da art. 2 comma 6 del Codice della Strada e che tale classificazione sia compatibile con quella di extraurbana secondaria.

1.6 In verità le conclusioni cui è giunto il verificatore devono considerarsi palesemente errate:

- infatti in ordine al **punto d)** una strada per essere classificata di tipo F deve essere conforme al D.M. 05.11.2001 che descrive le caratteristiche tecniche delle strade di tipo F e *precisamente 1 corsia per senso di marcia della larghezza di mt 3,25 – 3,50 provvista di banchina a destra di 1 metro per i pedoni.*: caratteristiche totalmente mancanti come è possibile evincere **anche dalla fotografia dello stato dei luoghi allegata nella relazione del verificatore.**

A tal proposito è opportuno far presente che il D.M. del 05.11.2001 è parte integrante del Codice della Strada in forza del richiamo operato dall'art. 13 del Codice della Strada che così recita: " *il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentiti il Consiglio Superiore dei lavori Pubblici ed il Consiglio nazionale delle ricerche, emana entro un anno dalla pubblicazione del presente codice le norme funzionali e geometriche per la costruzione, il controllo e il collaudo delle strade...*";

-in ordine al punto e) la strada Lamarossa non può rientrare nel

novero delle strade extraurbane comunali ex art. 2 comma 6 Codice della Strada che considera strade extraurbane Comunali “ *quando congiungono il capoluogo del comune con le sue frazioni o le frazioni fra loro, ovvero congiungono il capoluogo con la stazione ferroviaria, tranviaria o automobilistica, con un aeroporto o porto marittimo, lacuale o fluviale, con interporti o nodi di scambio intermodale o con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale. Ai fini del presente codice le strade vicinali sono assimilate alle comunali*”.

Tuttavia il Verificatore considera la strada Lamarossa strada comunale in forza dell'ultimo paragrafo dell'art. 2 comma 6 CDS e cioè *Ai fini del presente codice le strade vicinali sono assimilate alle comunali*.

Tale conclusioni, però, è in contrasto con quanto stabilito dal Codice della Strada che definisce strada vicinale ex art 3 n. 52 Codice della Strada “ **strada privata** fuori dai centri abitati ad uso pubblico”. Nel caso de quo, però, il verificatore cade in contraddizione in quanto lo stesso nel rispondere al quesito a) ha precisato che una parte della strada Lamarossa è certamente pubblica.

-In ordine al **punto f** è necessario rimarcare che la stessa non è compatibile con la classificazione di strada extraurbana secondaria come definita dall'art. 2 comma 3 lett. c) Codice della Strada.

A tal proposito il Verificatore precisa che la strada in questione si presenta nel tratto principale con una larghezza mai inferiore a mt 10, mentre nella sua diramazione con una larghezza di mt 5 ed in un punto con una strozzatura di mt 3.

Ebbene sull'argomento non si comprende come il Verificatore ritenga la strada in questione come strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia, dove in alcuni tratti la singola

corsia è pari a mt 2,5 e 1,5.

Alla luce di quanto sopra rientra la piena competenza dell'ANAS al rilascio del parere in quanto l'accesso al distributore avviene da strada da considerarsi privata per le ragioni testè esposte che comunque si interseca a raso con la s.s. 96 determinando elevata pericolosità per la sicurezza stradale.

1.7. Ma anche nell' ipotesi in cui volesse riconoscersi alla strada dove dovrebbe realizzarsi il distributore la qualifica di strada privata ad uso pubblico classificabile come strada locale di tipo F sussiste la competenza dell'ANAS S.p.A. a rilasciare il proprio parere così come previsto dal Codice della Strada.

1.8 Infatti, come esposto dalla ricorrente, il progetto prevede la realizzazione di un impianto di distribuzione carburanti su un'area di proprietà della ricorrente nella zona ASI del Comune di Modugno e fiancheggiante la s.s. 96. **L'accesso al distributore avverrà tramite accesso sulla strada privata o privata ad uso pubblico che interseca la s.s. 96 con una intersezione a raso** nonché attraverso la realizzazione della corsia specializzata destinata ai veicoli che si accingono ad effettuare le manovre di svolta a destra verso la contrada Lamarossa.

Omette, però, la ricorrente di evidenziare che per l'entrata al distributore ha previsto una corsia di decelerazione sulla s.s. 96 **ma per l'uscita dal distributore le auto, attraverso la stradina che interseca a raso la s.s. 96, si immettono direttamente sulla S.S. 96 con elevata pericolosità.**

Prova della elevata pericolosità è il fatto che la viabilità prevista dal Consorzio ASI dal piano Urbanistico esecutivo – variante 2007 prevede nella intersezione della s.s. 96 con la strada Lamarossa due corsie specializzate, una di deceleraazione e una

di accelerazione per accedere a detta viabilità per le quali è necessario parere ANAS (vedi pag. 6 relazione del Verificatore risposta al quesito g) e h)).

Anche il verificatore nel rispondere al quesito di cui alla lettera g) “ *se la viabilità di piano consenta di escludere la necessità di realizzare una corsia specializzata*” lascia chiaramente intendere che la risposta al quesito è NO!

A pag. 6 della relazione il verificatore risponde che “ *La viabilità prevista dal Consorzio ASI dal Piano urbanistico esecutivo – variante 2007 (tav. 03 – Zonizzazione e nuova viabilità), prevede nell’intersezione della SS 96 con la predetta strada Lamarossa due corsie specializzate, una di decelerazione ed una di accelerazione per accedere a detta viabilità*”.

Infatti, se lo stato dei luoghi fosse modificato – come pretenderebbe di fare controparte- non si potrebbe in alcun modo discostarsi dal progetto del Consorzio ASI che nel recepire le norme del DM 2006 per la realizzazione di intersezioni stradali, come quello di specie, ha previsto la necessità di realizzare entrambe le corsie, di accelerazione e decelerazione. Controparte, errando, invece pretenderebbe di realizzare unicamente la corsia di decelerazione senza la necessaria isola sparti traffico e senza la corsia di accelerazione.

1.9 Sul punto lo stesso Verificatore conclude affermando che “è del tutto evidente che le corsie di accelerazione e decelerazione, con la relativa isola centrale, previste dal piano ASI, poiché intersecano la S.S. 96 sono soggette a parere ANAS ai sensi dell’art. 22 del Codice della Strada” (vedi pag. 6 lett. b relazione del Verificatore) .

Tuttavia, sbaglia il verificatore nel capoverso successivo, laddove afferma che:” *il realizzando impianto di carburante avviene dalla strada Lamarossa e non direttamente dalla corsia di decelerazione,*

per cui l'autorizzazione dell'ANAS non sarebbe necessaria".

Tale affermazione del verificatore è fuorviante oltre ad essere errata. Infatti, nel progetto presentato dalla ricorrente è prevista la sola corsia di decelerazione che impatta direttamente sul traffico veicolare della SS 96 e pertanto non v'è dubbio che Anas ha la competenza al rilascio del relativo parere che nel caso di specie è stato negativo in quanto *“ il progetto non rispetta le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali ai sensi del Decreto 19.04.2006 (G.U. n. 170 del 24.07.2006)ed inoltre si troverebbe in un'area di svincolo non rispettando la distanza minima di 100 metri tra accesso e intersezione rispetto alle strade extraurbane secondarie”* (vedi allegato 1 di parte ricorrente).

Con la realizzazione della sola corsia di decelerazione vi sarebbe una radicale modifica dello stato dei luoghi che andrebbe ad impattare direttamente sul traffico veicolare della SS 96 creando una situazione di estremo pericolo per la circolazione stradale.

Gli utenti del distributore saranno gli automobilisti che dalla S.S. 96 necessariamente tramite la corsia di decelerazione dovranno immettersi sulla strada Lamarossa.

Non a caso, come già esposto in precedenza, il piano ASI, recependo le norme di cui al D.M. del 19.04.2006, ha previsto per garantire la sicurezza stradale **la realizzazione delle corsie di accelerazione e decelerazione, con la relativa isola centrale.**

Viceversa, la ricorrente pretenderebbe di realizzare un'opera non a norma.

A tal proposito dimentica il Verificatore che l'art. 22 del Codice della Strada al comma 1 prevede :” *Senza la preventiva autorizzazione non possono essere stabiliti nuovi accessi **e nuove** diramazione dalla strada ai fondi o fabbricati laterali, né nuovi*

innesti di strade soggette a uso pubblico o privato” e l’art. 24 del Codice della Strada prevede che :” *le pertinenze di servizio sono determinate, secondo le modalità fissate nel regolamento, dall’ente proprietario della strada in modo che non intralcino la circolazione o limitino la visibilità*”.

Ebbene, il Regolamento, di cui al D.P.R. 16/12/1992, n. 495, ha dato attuazione alle sopracitate disposizioni, prevedendo in relazione al disposto dell’art. 24 citato, che:

-- «1. *La localizzazione delle pertinenze di servizio indicate nell'art. 24, comma 4, del codice, è parte integrante del progetto stradale e deve rispondere ai requisiti di sicurezza e fluidità del traffico (...).*

3. Le pertinenze stradali non possono essere ubicate in prossimità di intersezioni, di fossi, di fermate di mezzi pubblici e lungo tratti di strada in curva o a visibilità limitata. L'ubicazione delle stesse deve essere tale da consentire un reciproco tempestivo avvistamento tra i conducenti che percorrono la strada e i conducenti in entrata ed in uscita dalla pertinenza medesima; presso le uscite sono vietati siepi e cartelli che impediscono la visuale sulla strada ai conducenti che devono reinserirsi nel traffico.

4. Ulteriori criteri per la localizzazione e gli standards dimensionali e qualitativi delle pertinenze di servizio sono fissati dalle norme che il Ministro dei lavori pubblici emana ai sensi dell'art. 13 del codice, in conformità con le specifiche norme di settore vigenti» (così, l’art. 60 del D.P.R. 495/1992, per la parte d’interesse);

-- «(...) 2. *Gli impianti di distribuzione di carburante sono da considerare parte delle aree di servizio. La installazione e l'esercizio, lungo le strade, di impianti di distribuzione di carburanti liquidi e gassosi e di lubrificanti per autotrazione o di impianti affini, con le relative attrezzature ed accessori, è subordinata al parere tecnico*

favorevole dell'ente proprietario della strada nel rispetto delle norme vigenti. Con le norme di cui all'art. 13 del codice, il Ministro dei lavori pubblici stabilisce, oltre gli standards e i criteri di cui all'art. 60, comma 4, le caratteristiche tecniche che devono essere imposte con l'autorizzazione dell'impianto, in relazione alla tipologia delle strade e per tipo di carburante erogato, fatte salve le norme di settore vigenti». In relazione al disposto dell'art. 22 citato, lo stesso Regolamento ha previsto all'art. 45 che:

--- «3. Nelle strade extraurbane secondarie sono consentiti accessi privati purché realizzati a distanza non inferiore, di norma, a 300 m tra loro, misurata tra gli assi degli accessi consecutivi per ogni senso di marcia. L'ente proprietario della strada può derogare a tale distanza, fino ad un minimo di 100 m, qualora, in relazione alla situazione morfologica, risulti particolarmente gravosa la realizzazione di strade parallele. La stessa deroga può essere applicata per tratti di strade che, in considerazione della densità di insediamenti di attività o di abitazioni, sono soggetti a limitazioni di velocità e per i tratti di strade compresi all'interno di zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici generali od attuativi vigenti.

5. Gli accessi devono essere localizzati dove l'orografia dei luoghi e l'andamento della strada consentono la più ampia visibilità della zona di svincolo e possibilmente nei tratti di strada in rettilineo, e realizzati in modo da consentire una agevole e sicura manovra di immissione o di uscita dalla sede stradale, senza che tale manovra comporti la sosta del veicolo sulla carreggiata.

6. L'ente proprietario della strada può negare l'autorizzazione per nuovi accessi, diramazioni e innesti, o per la trasformazione di quelli esistenti o per la variazione d'uso degli stessi quando ritenga

che da essi possa derivare pregiudizio alla sicurezza e fluidità della circolazione e particolarmente quando trattasi di accessi o diramazioni esistenti o da istituire in corrispondenza di tratti di strada in curva o a forte pendenza, nonché ogni qualvolta non sia possibile rispettare le norme fissate ai fini della visibilità per le intersezioni di cui agli articoli 16 e 18 del codice.

7. L'ente medesimo può negare l'autorizzazione di accessi in zone orograficamente difficili che non garantiscono sufficienti condizioni di sicurezza»”.

La disciplina demandata dalle norme sin qui richiamate all'Autorità ministeriale è stata adottata con il DM 19/04/2006 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, pur formalmente rivolto alle «intersezioni stradali» detta «norme di riferimento» anche per la disciplina degli «accessi stradali» e precisamente nel caso de quo non consente una distanza inferiore a metri 100 tra accessi e intersezione rispetto alle strade extraurbane secondarie quale è la s.s. 96.

Dunque, nel caso di specie viene comunque realizzato un innesto con la strada statale e pertanto necessariamente soggetta al preventivo parere di competenza che nel caso di specie è stato negativo per le ragioni suesposte precisamente in quanto “ sarebbe pregiudizievole alla fluidità e alla circolazione stradale” (vedi parere 251984 del 23.04.2021, all. 1).

2.0 ma a fugare ogni dubbio sulla necessità dell'autorizzazione ANAS è proprio l'art. 45 del Regolamento di Esecuzione del Codice della Strada il cui comma 6, come già detto, precisa che **L'ente proprietario della strada può negare l'autorizzazione per nuovi accessi, diramazioni e innesti, o per la trasformazione di quelli esistenti o per la variazione d'uso degli stessi quando ritenga che da**

essi possa derivare pregiudizio alla sicurezza e fluidità della circolazione.

Nella relazione (vedi pag. 4) il Verificatore nel rispondere al quesito n. 3 ha precisato che la strada Lamarossa costituisce “ *unico accesso dalla s.s. 96 alle aziende ivi insediate*” (nel caso di specie tre aziende).

Non vi è dubbio che la realizzazione del distributore di carburanti comporta una trasformazione dell'accesso esistente o comunque una variazione di uso dello stesso in quanto destinato a servire non più tre aziende ma anche un distributore di carburanti con un notevole incremento dell'utenza!.

A tal proposito la Corte di Cassazione Sez. II con ordinanza n. 28724 del 04.10.2022 in un caso simile ha precisato che :” *l'illecito amministrativo dell'art. 22 commi 4 e 11 è integrato allorchè siano alterate le condizioni non solo dell'innesto (ossia dello sbocco direttamente confinante e prospiciente con la strada pubblica da cui avviene l'accesso) ma anche dell'ingresso che ricade nella proprietà privata (ossia del percorso attraverso il quale avviene tale accesso) , atteso che la collocazione topografica del punto in cui avviene l'accesso ed anche la concreta formazione del correlato percorso incidono sulla sicurezza della circolazione, sulla piena viabilità e fluidità dello sbocco sulla strada pubblica e, pertanto, sono rimesse alla valutazione dell'ente proprietario della strada preposto al rilascio dell'autorizzazione”.*

2.1 Inoltre è necessario aggiungere che il legislatore riserva una particolare attenzione alla sicurezza stradale nella disciplina riferita alle autorizzazione per l'apertura di distributori di carburanti: infatti l'art. 1 comma 2 del decreto legislativo n. 32 del 1998 “subordina l'autorizzazione esclusivamente alla verifica della conformità alle

disposizioni del piano regolatore, alle prescrizioni fiscali e a quelle concernenti la **sicurezza sanitaria, ambientale e stradale**".

Infine, preme evidenziare che anche il Comune di Modugno nella propria memoria di costituzione insiste per il rigetto del ricorso.

In particolare il Comune di Modugno fa notare come le doglianze della ricorrente siano smentite *per tabulas* laddove dalla documentazione tecnica versata agli atti del procedimento amministrativo dalla società istante è la ditta istante che espressamente descrive la modalità di accesso all'area interessata dichiarando testualmente "... Il sito attuale, avente una superficie di circa 10.000 mq con conformazione irregolare, **ha accesso diretto dalla strada statale n. 96**, direzione Modugno, protetto da un cancello in ferro e si sviluppa lungo la suddetta strada statale, con un fronte di circa 95 metri lineari e lungo la strada vicinale Lamarossa per due lati, per una lunghezza totale di circa 165 m.l.; gli altri due lati confinano con proprietà private. ... omissis".

Non solo, continua il Comune *"come si evince con imbarazzante evidenza dai Verbali di Conferenza di servizi succedutisi (ALL. 3), lo stesso tecnico progettista e la Società istante hanno interloquito più volte direttamente con l'Ente gestore della strada statale al fine di condividere variazioni progettuali che mettessero in condizione l'ANAS di esprimere parere positivo"*.

Da tanto ne discende che, diversamente da quanto assunto dalla società ricorrente, nel corso di tutta l'istruttoria procedimentale, svoltasi all'interno della conferenza di servizi convocata ai sensi della L. 241/90, non è mai stata posta in dubbio la competenza dell'ANAS ad esprimere il parere in riferimento alla proposta progettuale presentata dalla società Kuthree s.r.l., nella sua qualità di ente gestore della strada statale interessata dall'intervento.

Vi è di più'.

2.2. Come correttamente evidenzia il comune di Modugno (pag. 4 memoria) *“dagli elaborati e grafici progettuali versati agli atti del procedimento amministrativo dalla società istante, emerge chiaramente che l’innesto all’area di servizi in progetto comunque vede interessata la S.S. 96 (ALL. 4 e 5), confermando la competenza dell’ANAS ad esprimersi per gli aspetti di pertinenza, con particolare riferimento ai requisiti necessari a garantire la sicurezza stradale, considerati insufficienti dall’Ente gestore nei reiterati pareri negativi espressi”*.

2. Violazione e falsa applicazione degli artt. 2, 14, 16 e 22 del Codice della Strada (d.lgs. 285/1992), nonché del Regolamento di attuazione di cui al d.p.r. 495/1992 – violazione e falsa applicazione dell’art. 7 D.M. 19.04.2006 – violazione e falsa applicazione delle prescrizioni del P.U.E. del Consorzio ASI di Bari - carenza di istruttoria – difetto di motivazione - eccesso di potere – contraddittorietà - erronea presupposizione in fatto e in diritto

Con il secondo motivo di ricorso la ricorrente afferma che i pareri di Anas siano illegittimi nel merito per erroneità delle determinazioni in esse contenute.

In particolare assume controparte che le conclusioni cui è giunta Anas siano palesemente viziate e che denotano la carenza assoluta di istruttoria, l’omesso esame degli elaborati progettuali nonché la mancata conoscenza delle norme di legge regolamentari e di piano applicabili al caso di specie.

Secondo controparte il progetto della Kuthree dal punto di vista della viabilità si limita a dare concreta attuazione alle previsioni del piano

regolatore ASI che prevedono la realizzazione di una strada parallela alla SS 96.

Ebbene il motivo è infondato.

2.1 Infatti a ben vedere il piano regolatore ASI prevede la realizzazione di un intero complesso di opere stradali (svincoli corsie innesti) che modificano ed alterano lo stato attuale dei luoghi anche in virtù della circostanza della realizzazione del futuro impianto.

Preme evidenziare che, contrariamente a quanto sostenuto da controparte, proprio perché lo stato dei luoghi sarebbe modificato spetta, come detto, in ogni caso all'Anas concedere la preventiva autorizzazione all'apertura dell'accesso all'impianto. Nel caso di specie il nuovo accesso all'impianto ricadrebbe proprio in area di svincolo e comunque nelle sue vicinanze come risulta chiaramente dalla documentazione prodotta in atti.

Si precisa che l'ente preposto al rilascio di autorizzazioni per l'apertura di accessi che interferiscono come nel caso di specie con viabilità Anas resta esclusivamente demandata alla ridetta società che ne valuta la pericolosità e l'impatto con il flusso veicolare.

Non a caso con provvedimento CDG 35410 del 21.01.2022 Anas nel confermare il parere negativo sottolineava nuovamente che *“il progetto non rispetta le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali ai sensi del Decreto 19.04.2006 poichè pregiudizievole alla fluidità della circolazione stradale inoltre l'accesso si troverebbe in un'area di svincolo non rispettando la distanza minima di 100 m tra accesso ed intersezione rispetto alle strade extraurbane secondarie”*.

2.2 Insiste controparte ritenendo che “risulta difficile la consistenza del pregiudizio ipotizzato da Anas.

Èbbene, appare evidente e può essere facilmente verificabile visionando lo stato attuale dei luoghi e i progetti del realizzando impianto che con la costruzione dell'impianto la fluidità veicolare cambierebbe in modo drastico poiché ci sarebbe un netto incremento del traffico.

Infatti, ad oggi nella strada -cieca- dove ricadrebbe l'accesso all'impianto vi sono pochissime attività commerciali e dunque la strada è percorsa da pochi utenti, con la costruzione dell'impianto, come detto, lo stato dei luoghi varierebbe rispetto all'attuale e l'utenza dello svincolo che condurrebbe all'accesso sarebbe di gran lunga più elevata, con conseguente incremento di punti di incidenza e dunque di pericolosità.

Questo è il motivo per cui oltre a rispettare il piano regolatore è necessario acquisire anche i nulla osta dell'ANAS.

In effetti se l'autorizzazione Anas dovesse ridursi ad una mera presa visione del piano regolatore ed ad una sua attuazione in merito alla costruzione di strade e modifica dei luoghi non avrebbe alcun senso richiedere i preventivi nulla osta.

In tutti i suoi provvedimenti ANAS si è sempre espressa circa la pericolosità ed il pregiudizio per la circolazione del nuovo accesso all'impianto.

Controparte confonde il parere di compatibilità urbanistica rilasciato dal comune con le necessarie autorizzazioni da richiedere all'Anas laddove un'opera impatti sulle strade da essa gestite, come prevede la normativa precedentemente richiamata del Codice della Strada.

E' dunque di tutta evidenza che i motivi di controparte siano del tutto infondati e che il provvedimento di Anas sia legittimo in quanto non v'è dubbio che l'accesso al costruendo impianto così come ubicato arrecherebbe un grave pregiudizio per la sicurezza della circolazione

stradale in un tratto di strada dove l'incidenza di collisione tra veicoli è già estremamente elevata.

3. Violazione del principio di leale collaborazione – violazione dei principi di buon andamento e imparzialità della P.A. – violazione degli artt. 14 e ss. l. n. 241/1990 – violazione e falsa applicazione del d.p.r. 160/2010 - difetto di istruttoria – eccesso di potere.

Con tale motivo di ricorso controparte contesta la complessiva gestione del procedimento amministrativo ritenendo che vi sia stata l'assenza di una idonea istruttoria sia da parte dell'Anas che da parte delle amministrazioni coinvolte anche a causa dell'omesso scambio di informazioni /atti istruttori e del mancato coordinamento ad opera del SUAP.

Ebbene anche questo motivo di ricorso è infondato.

Infatti come noto l'art.14 della L 241/90, come modificato dal D. Lgs 127/2016, prevede la conferenza dei Servizi istruttoria può essere indetta quando ritenuta opportuna per effettuare un esame contestuale degli interessi pubblici coinvolti in un procedimento amministrativo ovvero in più procedimenti connessi riguardanti le medesime attività o risultati.

Ebbene nel caso di specie Anas contrariamente a quanto affermato dalla ricorrente ha risposto a tutte le richieste avanzate dagli enti coinvolti nel procedimento effettuando a monte l'istruttoria alla quale sono susseguiti i dinieghi.

Appare strano che controparte lamenti una mancanza di coordinamento atteso che la stessa ha presentato anche osservazioni ed istanze che sono state prontamente riscontrate.

Pertanto per quanto di competenza di Anas non vi è stata alcuna carenza di istruttori e né tanto meno una carenza di coordinamento con altri enti atteso che come detto quando Anas è stata interpellata ha

rilasciato il provvedimento di sua competenza e non si è mai sottratta al dialogo ed all'istruttoria.

Anas ha pertanto agito con diligenza e buona fede, dando conto nella motivazione delle ragioni di fatto e di diritto sulla scorta delle quali ha compiuto le scelte indispensabili per realizzazione dell'impianto ai fini di garantire un più elevato standard di sicurezza stradale, in un tratto interessato da gravi e ripetuti sinistri.

Alla luce di quanto esposto, Voglia l'Ecc.mo TAR adito, contrariis reiectiis rigettare nel merito il ricorso, con vittoria di spese competenze e onorari del presente giudizio.

Bari, 30.04.2023

Avv. Costanzo Cascavilla

Avv. Monica Ortolano

Firmato digitalmente da: Monica Ortolano
Organizzazione: ANAS/80208450587
Data: 03/05/2023 10:42:41

Ufficio Legale Comune di Modugno

Da: Per conto di: invio_avvisi1@pec.ga-cert.it <posta-certificata@telecompost.it>
Inviato: martedì 27 dicembre 2022 09:52
A: ufficiolegale.comune.modugno@pec.rupar.puglia.it
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Avviso ADEMPIMENTO ORD.COLLEGIALE per il ricorso
202200484 COD#tarba202212604653_1
Allegati: postacert.eml (22,5 KB); daticert.xml
Categorie: Salvato in Kleos

Messaggio di posta certificata

Il giorno 27/12/2022 alle ore 09:52:20 (+0100) il messaggio

"Avviso ADEMPIMENTO ORD.COLLEGIALE per il ricorso 202200484 COD#tarba202212604653_1" è stato inviato da
"invio_avvisi1@pec.ga-cert.it"

indirizzato a:

ufficiolegale.comune.modugno@pec.rupar.puglia.it

Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: 51051574-1E6A-11A0-CE2B-470FCD0C8D37@telecompost.it



REPUBBLICA ITALIANA
Tribunale Amministrativo Regionale della Puglia
Bari
SEZIONE TERZA

Avvocato Difensore:

Carlucci Cristina

Presso:

Carlucci Cristina

Pec Registri Giustizia Tel Fax

Avviso di adempimento di ordinanza collegiale

(ai sensi dell'art. 68 cod. proc. amm.)

Si comunica che sul ricorso indicato, l'istruttoria disposta con ordinanza collegiale n. 1477/2022 è stata adempiuta e che i relativi atti sono stati depositati in questa segreteria.

Numero Registro Generale: 484/2022

Parti	Avvocati
Kuthree S.R.L.	Lorusso Felice Eugenio Lorusso Marta

Contro:

Parti	Avvocati
Comune Di Modugno, ed altri	Carlucci Cristina

Bari, li' 27/12/2022

l'operatore amministrativo

Monopoli 4/11/2022

Spett.le **TAR PUGLIA**
SEDE DI BARI
SEZIONE TERZA

Spett.le **Kunthree srl**
c/o avv.ti Felice Eugenio Lorusso e Marta Lorusso

Spett.le **Comune di Modugno**
c/o avv. Cristina Carlucci

spett.le **ANAS SpA**
c/o avv.ti Costanzo Cascavilla e Monica Ortolano

OGGETTO: Presa d'atto Ordinanza n°1477/2022 – Reg. ric. N. 484/2022

Il sottoscritto ing. Amedeo D'Onghia, Dirigente dell'UTC del Comune di Monopoli indicato Verificatore giusta Ordinanza n°1477/2022 del TAR Puglia, sede di Bari – Sezione III^ per la verifica disposta con la predetta Ordinanza comunica:

- di aver ricevuto la Ordinanza in oggetto in data 28 ottobre 2022, prot. 70704;
- che al sottoscritto verificatore è stato assegnato un termine di 60 giorni, dalla notifica della presente;
- che la relazione di verifica sarà depositata entro il 27 dicembre 2022.

Pertanto nel prendere atto della Ordinanza su richiamata, il sottoscritto Verificatore procederà all'esame di tutta la documentazione versata in atti mediante accesso al portale telematico (PAT).

Per ogni comunicazione il sottoscritto Verificatore è disponibile ai seguenti recapiti:

e-mail: amedeo.donghia@gmail.com

PEC: amedeo.donghia@ingpec.eu

Cell: 337476144

L'occasione è gradita per porgere

Distinti saluti

Ing Amedeo D'Onghia

Firmato digitalmente
da D'ONGHIA
AMEDEO
Data: 2022.11.04
19:23:16 +01'00'

**OGGETTO: Trasmissione relazione di verifica di cui alla
Ordinanza n°1477/2022 – Reg. ric. Nn. 484/2022**

PREMESSA

Il sottoscritto ing. Amedeo D'Onghia, Dirigente dell'UTC del Comune di Monopoli indicato Verificatore giusta Ordinanza n°1477/2022 del TAR Puglia, sede di Bari – Sezione III[^] per la verifica disposta con la predetta Ordinanza comunica:

- di aver ricevuto la Ordinanza in oggetto in data 28 ottobre 2022, prot. 70704;
- che al sottoscritto verificatore è stato assegnato un termine di 60 giorni, dalla notifica della stessa;
- che la relazione di verifica sarà depositata entro il 27 dicembre 2022.

I quesiti posti sono:

- a) se la strada vicinale Lamarossa sia di proprietà di soggetti privati;
- b) se la stessa sia priva di sbocchi verso altra viabilità;
- c) se la stessa sia adibita a uso pubblico in quanto di libero passaggio e utilizzata come unico accesso dalla carreggiata sud della S.S. 96 verso le aziende insediate lungo la medesima strada (Strablock, SCR Service Marine, Gp Logistica Srl);
- d) se la stessa, per caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, sia classificabile come strada locale di tipo F, ai sensi dell'art. 2 del Codice della Strada;
- e) se, applicando le norme del D.M. del 19/04/2006, la strada vicinale Lamarossa possa rientrare nel novero delle strade extraurbane comunali, come da art. 2, comma 6 Lett.), dello stesso Codice;
- f) se tale classificazione sia compatibile con quella di strada extraurbana secondaria, come definita dal Codice della Strada, all'art. 2, comma 3 lett. c), cioè strada a unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine, anche in assenza di definizione delle corsie e mancanza delle banchine;
- g) se la viabilità di piano consenta di escludere la necessità di realizzare una corsia specializzata;
- h) se l'autorizzazione sia di competenza Anas, trovando applicazione il Decreto 19/04/2006 che disciplina le norme funzionali e geometriche per la costruzione di intersezioni stradali.

Pertanto il sottoscritto Verificatore ha esaminato tutta la documentazione versata in atti

mediante accesso al portale telematico (PAT), ha acquisito ulteriori contributi forniti dalla società Kuthree srl, ed in particolare:

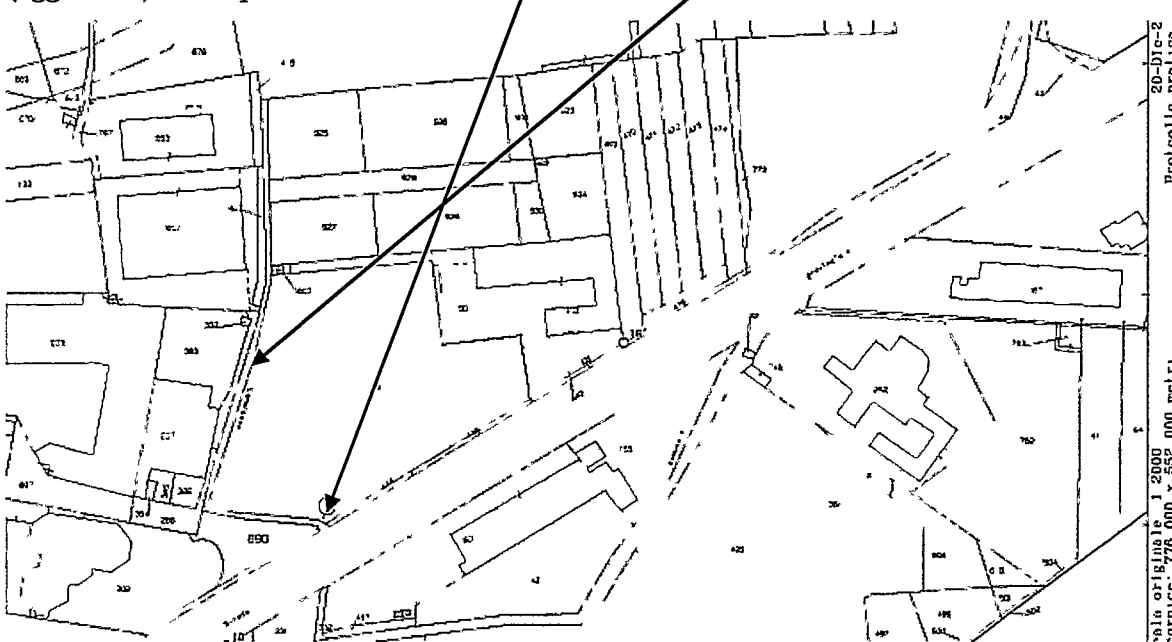
- sentenza del TAR Puglia, Bari, sez 2^a, n°1667/2021 del 17/11/2021 relativa ad una fattispecie analoga;
- stralcio del Piano Particolareggiato ASI.

Ciò premesso si procede alla disamina e risposta ai quesiti posti.

RISPOSTE AI QUESITI

a) *se la strada vicinale Lamarossa sia di proprietà di soggetti privati;*

Occorre preliminarmente precisare che l'originario toponimo "Strada Lamarossa" è attualmente esistente catastalmente ed è una stradina catastalmente collegata con la antica strada provinciale (oggi SS 96), sulla quale si vede lo sbocco.



Adiacente a tale stradina vi è l'allargamento della detta viabilità, catastalmente individuata al fg. 13, ptcc 898, 266, 897, 275, 273, 261, 272, 262, 423.

Di seguito di riporta la detta strada (strada catastale Lamarossa) ed il suo allargamento su ortofoto, con l'indicazione delle particelle sopra elencate.

Dalle visure catastali allegate alla presente si evince che quasi tutte le particelle sono ancora intestate a proprietari privati, ad eccezione delle particelle 898 e 897 che risultano classificate come accessori comuni ad enti rurali ed urbani, con partita speciale 2.

Quindi si può ritenere conclusivamente che una parte di tale strada è certamente pubblica e l'altra parte certamente privata, non rilevando in atti estremi di cessione di aree.



b) se la stessa sia priva di sbocchi verso altra viabilità;

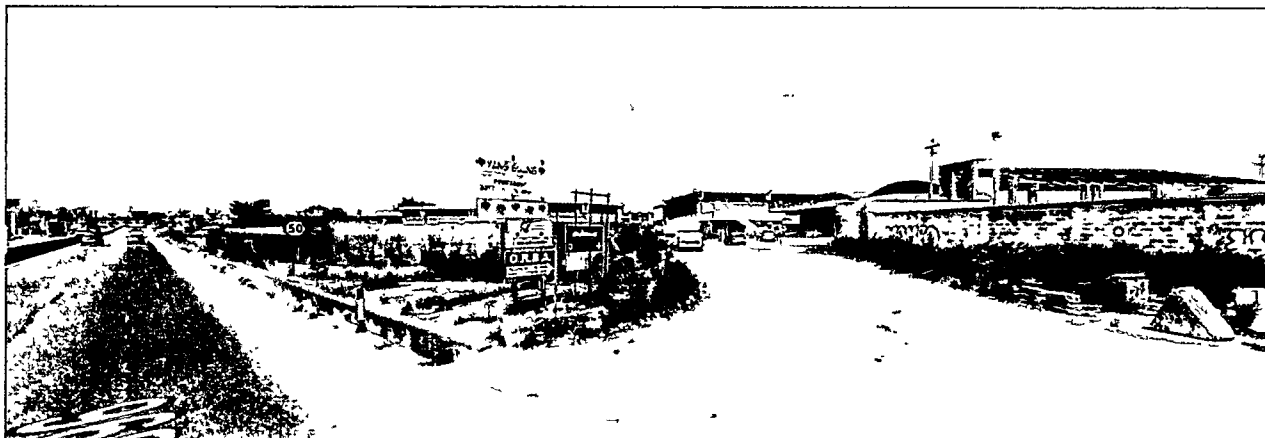
La strada in parola è priva di sbocchi verso altra viabilità. Tale circostanza si evince facilmente dalla ortofoto aerea qui di seguito riportata dove viene evidenziata la predetta viabilità.

L'ingresso avviene dalla SS 96 e la stessa si dirama in due arterie prive di sbocchi verso altra viabilità, ad esclusivo servizio degli accessi ad altre attività produttive.



c) se la stessa sia adibita a uso pubblico in quanto di libero passaggio e utilizzata come unico accesso dalla carreggiata sud della S.S. 96 verso le aziende insediate lungo la medesima strada (Strablock, SCR Service Marine, Gp Logistica Srl);

è del tutto evidente che la detta strada è adibita ad uso pubblico in quanto libero passaggio ed unico accesso dalla SS 96 alle aziende ivi insediate, del resto si rileva, all'ingresso della detta strada anche la segnaletica di dette attività produttive.



d) se la stessa, per caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, sia classificabile come strada locale di tipo F, ai sensi dell'art. 2 del Codice della Strada;

L'art. 2 del Codice della Strada prevede al comma 1 che si definisca «strada» l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali.

Il successivo comma 2 classifica le strade, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

- A - Autostrade;
- B - Strade extraurbane principali;
- C - Strade extraurbane secondarie;
- D - Strade urbane di scorrimento;
- E - Strade urbane di quartiere;
- E-bis - Strade urbane ciclabili;
- F - Strade locali;
- F-bis - Itinerari ciclopeditoni.

Le strade locali di tipo F sono strade urbane od extraurbane, opportunamente sistemata ai fini della circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali, e non facente parte degli altri tipi di strade.

È quindi evidente, andando per esclusione, che la predetta strada debba essere classificata come strada locale di tipo F, non potendola annoverare negli altri casi previsti dal Codice.

e) se, applicando le norme del D.M. del 19/04/2006, la strada vicinale Lamarossa possa rientrare nel novero delle strade extraurbane comunali, come da art. 2, comma 6 Lett.), dello stesso Codice;

Il comma 6 dell'art.2 del Codice prevede che le strade extraurbane, lettere B, C ed F si distinguono in:

A - Statali, quando:

- a) costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale;
- b) congiungono la rete viabile principale dello Stato con quelle degli Stati limitrofi;
- c) congiungono tra loro i capoluoghi di regione ovvero i capoluoghi di provincia situati in regioni diverse, ovvero costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali;
- d) allacciano alla rete delle strade statali i porti marittimi, gli aeroporti, i centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica;
- e) servono traffici interregionali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale.

B - Regionali, quando allacciano i capoluoghi di provincia della stessa regione tra loro o con il capoluogo di regione ovvero allacciano i capoluoghi di provincia o i comuni con la rete statale se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico.

C - Provinciali, quando allacciano al capoluogo di provincia capoluoghi dei singoli comuni della rispettiva provincia o più capoluoghi di comuni tra loro ovvero quando allacciano alla rete statale o regionale i capoluoghi di comune, se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico.

D - Comunali, quando congiungono il capoluogo del comune con le sue frazioni o le frazioni fra loro, ovvero congiungono il capoluogo con la stazione ferroviaria, tranviaria o automobilistica, con un aeroporto o porto marittimo, lacuale o fluviale, con interporti o nodi di scambio intermodale o con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale. Ai fini del presente codice, le strade «vicinali» sono assimilate alle strade comunali.

L'ultimo paragrafo del punto D (strade Comunali) prevede che le strade «vicinali» siano assimilate alle strade comunali e quindi la strada Lamarossa rientra nel novero delle strade comunali.

- f) *se tale classificazione sia compatibile con quella di strada extraurbana secondaria, come definita dal Codice della Strada, all'art. 2, comma 3 lett. c), cioè strada a unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine, anche in assenza di definizione delle corsie e mancanza delle banchine;*

L'art. 2, comma 3 lett. c), del Codice della Strada, definisce le caratteristiche minime di una strada extraurbana secondaria, che deve quindi presentarsi come una strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.

La strada in questione si presenta, nel tratto principale che si dirama dall'incrocio con la SS 96, con una larghezza variabile, comunque mai inferiore a 10 m, mentre nella sua diramazione (lungo

la originaria strada catastale Lamarossa) con una larghezza di circa 5 m ed in un punto con una strozzatura di circa 3 m.

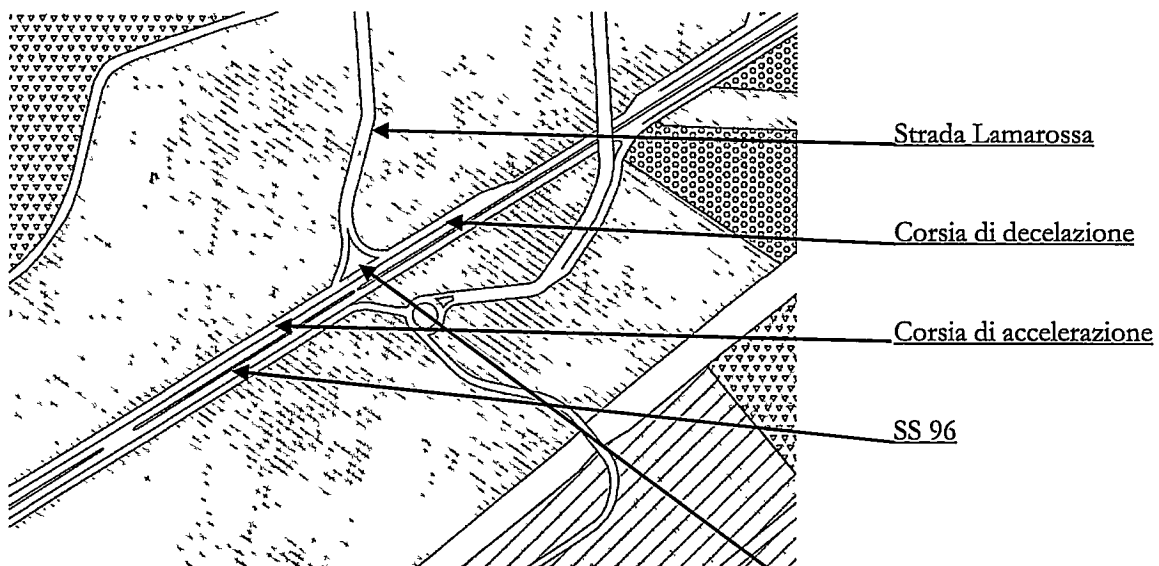
La strada principale quindi si presenta, pur in assenza di definizione delle corsie e in mancanza delle banchine, come strada a unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia.

g) *se la viabilità di piano consenta di escludere la necessità di realizzare una corsia specializzata;*

L'art. 3, comma 1, lettera 18, del Codice definisce *corsia specializzata*, la corsia destinata ai veicoli che si accingono ad effettuare determinate manovre, quali svolta, attraversamento, sorpasso, decelerazione, accelerazione, manovra per la sosta o che presentano basse velocità o altro.

La viabilità prevista dal Consorzio ASI dal Piano urbanistico esecutivo – variante 2007 (tav. 03 – Zonizzazione e nuova viabilità), prevede nell'intersezione della SS 96 con la predetta strada Lamarossa due corsie specializzate, una di decelerazione ed una di accelerazione per accedere a detta viabilità.

La tavola sotto riportata, a stralcio del Piano ASI allegato alla presente, evidenzia tale fattispecie.



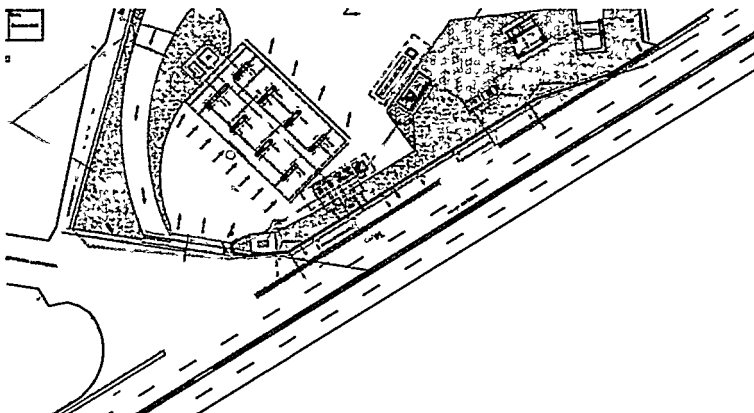
h) *se l'autorizzazione sia di competenza Anas, trovando applicazione il Decreto 19/04/2006 che disciplina le norme funzionali e geometriche per la costruzione di intersezioni stradali.*

È del tutto evidente che le corsie di accelerazione e decelerazione, con la relativa isola centrale, previste dal Piano ASI, poiché intersecano la SS 96 sono soggette a parere ANAS ai sensi dell'art. 22 del Codice della Strada.

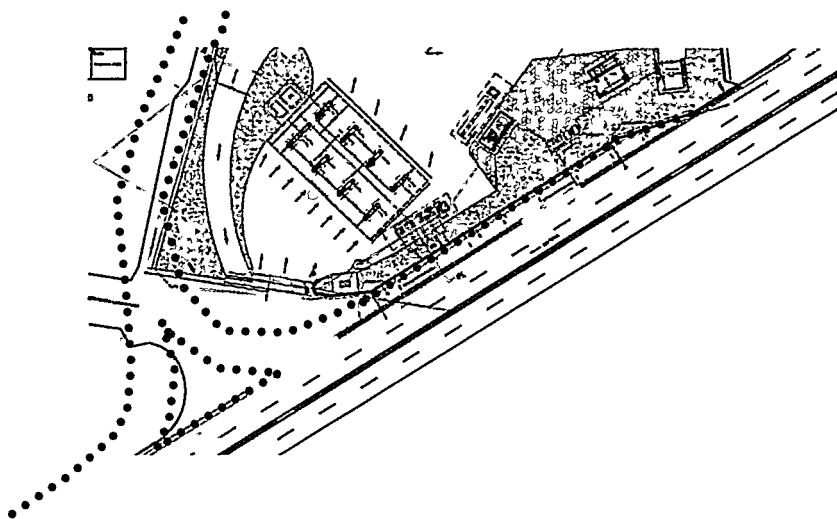
È altrettanto evidente che l'accesso al realizzando impianto di carburante avviene dalla strada Lamarossa e non direttamente dalla corsia di decelerazione, ed in tal caso la autorizzazione dell'ANAS non sarebbe necessaria.

Per completezza della esposizione occorre rimarcare però che la progettazione della intersezione tra la SS 96 e la strada Lamarossa, nel rispetto delle previsioni del piano ASI, tiene conto solo della corsia di decelerazione senza prevedere l'isola centrale e la corsia di accelerazione.

Tanto si rileva dallo stralcio del progetto sotto riportato.



Mentre il riporto con un puntinato blu delle previsioni del Piano ASI sulla situazione di progetto chiarisce quanto sopra asserito.



ALLEGATI

Si allega alla presente la seguente documentazione:

- visure di tutte le particelle catastali costituenti strada Lamarossa;
- stralcio di mappa catastale della zona;
- Tav. 03 del Piano ASI.

Tanto dovuto

Il Verificatore

Ing. Amedeo D'Onghia

A handwritten signature of Ing. Amedeo D'Onghia and a circular professional stamp.

Firmato digitalmente
da D'ONGHIA AMEDEO
Data: 2022.12.23
19:22:49 +01'00'

Catasto terreni
Visura attuale per immobile
Situazione degli atti informatizzati al **21/12/2022**



Immobile di catasto terreni



Causali di aggiornamento ed annotazioni

Informazioni riportate negli atti del catasto al 21/12/2022

Dati identificativi: Comune di **MODUGNO (F262) (BA)**

Foglio **13** Particella **261**

Classamento:

Redditi: dominicale **Euro 1,21 Lire 2.352**

agrario **Euro 0,78 Lire 1.512**

Particella con qualità: **VIGNETO** di classe **4**

Superficie: **168 m²**

Ultimo atto di aggiornamento: Impianto meccanografico del 01/12/1976

> Dati identificativi

Comune di **MODUGNO (F262) (BA)**

Foglio **13** Particella **261**

Partita: **9468**

Impianto meccanografico del 01/12/1976

> Dati di classamento

Redditi: dominicale **Euro 1,21 Lire 2.352**

agrario **Euro 0,78 Lire 1.512**

Particella con qualità: **VIGNETO** di classe **4**

Superficie: **168 m²**

Impianto meccanografico del 01/12/1976

**Direzione Provinciale di Bari
Ufficio Provinciale - Territorio
Servizi Catastali**

Data: **21/12/2022**
Ora: **19:27:45**
Numero Pratica: **T385706/2022**
Pag: **2 - Fine**

> Intestazione attuale dell'immobile - totale intestati: 3

- | | |
|---|--|
| <p>> 1. BELVISO Nicola (CF BLVNCL33T29A662T)
nato a BARI (BA) il 29/12/1933
Diritto di: Proprieta' per 1/3 (deriva dall'atto 1)</p> <p>> 2. LEPORE Michelangelo
(CF LPRMHL32D18A662Z)
nato a BARI (BA) il 18/04/1932
Diritto di: Proprieta' per 1/3 (deriva dall'atto 1)</p> <p>> 3. SASSANELLI Pietro
nato a BARI (BA) il 06/12/1928
Diritto di: Proprieta' per 1/3 (deriva dall'atto 1)</p> | <p>1. Impianto meccanografico del 01/12/1976</p> |
|---|--|
-

Visura telematica esente per fini istituzionali

Catasto terreni
Visura attuale per immobile
Situazione degli atti informatizzati al **21/12/2022**



Immobile di catasto terreni



Causali di aggiornamento ed annotazioni

Informazioni riportate negli atti del catasto al 21/12/2022

Dati identificativi: Comune di **MODUGNO (F262) (BA)**

Foglio **13** Particella **262**

Classamento:

Redditi: dominicale **Euro 0,81 Lire 1.564**

agrario **Euro 0,48 Lire 920**

Particella con qualità: **ULIVETO** di classe **3**

Superficie: **184 m²**

Ultimo atto di aggiornamento: Impianto meccanografico del 01/12/1976

> Dati identificativi

Comune di **MODUGNO (F262) (BA)**

Foglio **13** Particella **262**

Partita: **3501**

Impianto meccanografico del 01/12/1976

> Dati di classamento

Redditi: dominicale **Euro 0,81 Lire 1.564**

agrario **Euro 0,48 Lire 920**

Particella con qualità: **ULIVETO** di classe **3**

Superficie: **184 m²**

Impianto meccanografico del 01/12/1976

> Intestazione attuale dell'immobile - totale intestati: 1

**> 1. COMPAGNIA GENERALE TRATTORI S.P.A.
(CF 01674190028)**

Sede in **VERCELLI (VC)**

Diritto di: Proprieta' per 1/1 (deriva dall'atto 1)

1. Atto del 20/12/2010 Pubblico ufficiale AGOSTINI MANUELA Sede MILANO (MI) Repertorio n. 66280 - FUSIONE DI SOCIETA' PER INCORPORAZIONE Nota presentata con Modello Unico n. 564.1/2011 Reparto PI di BARI in atti dal 13/01/2011

Catasto terreni
Visura attuale per immobile
Situazione degli atti informatizzati al 21/12/2022



Immobile di catasto terreni



Causali di aggiornamento ed annotazioni

Informazioni riportate negli atti del catasto al 21/12/2022

Dati identificativi: Comune di **MODUGNO (F262) (BA)**

Foglio **13** Particella **266**

Classamento:

Redditi: dominicale **Euro 2,81 Lire 5.449**

agrario **Euro 1,66 Lire 3.205**

Particella con qualità: **ULIVETO** di classe **3**

Superficie: **641 m²**

Ultimo atto di aggiornamento: VARIAZIONE D'UFFICIO in atti dal 29/05/1986 (n. 1883)

> **Dati identificativi**

Comune di **MODUGNO (F262) (BA)**

Foglio **13** Particella **266**

Partita: **9561**

Impianto meccanografico del 01/12/1976

> **Dati di classamento**

Redditi: dominicale **Euro 2,81 Lire 5.449**

agrario **Euro 1,66 Lire 3.205**

Particella con qualità: **ULIVETO** di classe **3**

Superficie: **641 m²**

VARIAZIONE D'UFFICIO in atti dal 29/05/1986 (n. 1883)

> Intestazione attuale dell'immobile - totale intestati: 2

> 1. DANI Luciana (CF DNALCN47R49B180F)
nata a BRINDISI (BR) il 09/10/1947
Diritto di: Proprieta' per 1/2 (deriva dall'atto 1)

1. TESTAMENTO OLOGRAFO del 02/03/2005
Pubblico ufficiale DAMASCELLI Sede BARI (BA)
Repertorio n. 7838 - UR Sede BARI (BA) Registrazione
Volume 2006 n. 3611 registrato in data 08/04/2005 -
SUCC. DANI ENRICO Voltura n. 18323.1/2006 - Pratica
n. BA0105191 in atti dal 28/03/2006

> 2. DANI Mara (CF DNAMRA50S42B180H)
nata a BRINDISI (BR) il 02/11/1950
Diritto di: Proprieta' per 1/2 (deriva dall'atto 1)

Visura telematica esente per fini istituzionali

Catasto terreni
Visura attuale per immobile
Situazione degli atti informatizzati al 21/12/2022



Immobile di catasto terreni



Causali di aggiornamento ed annotazioni

Informazioni riportate negli atti del catasto al 21/12/2022

Dati identificativi: Comune di MODUGNO (F262) (BA)

Foglio 13 Particella 272

Classamento:

Redditi: dominicale Euro 1,21 Lire 2.352

agrario Euro 0,78 Lire 1.512

Particella con qualità: VIGNETO di classe 4

Superficie: 168 m²

Ultimo atto di aggiornamento: Impianto meccanografico del 01/12/1976

> **Dati identificativi**

Comune di MODUGNO (F262) (BA)

Foglio 13 Particella 272

Partita: 6558

Impianto meccanografico del 01/12/1976

> **Dati di classamento**

Redditi: dominicale Euro 1,21 Lire 2.352

agrario Euro 0,78 Lire 1.512

Particella con qualità: VIGNETO di classe 4

Superficie: 168 m²

Impianto meccanografico del 01/12/1976

> **Intestazione attuale dell'immobile - totale intestati: 1**

> **1. COMPAGNIA GENERALE TRATTORI S.P.A.
(CF 01674190028)**

Sede in VERCELLI (VC)

Diritto di: Proprieta' per 1/1 (deriva dall'atto 1)

1. Atto del 20/12/2010 Pubblico ufficiale AGOSTINI MANUELA Sede MILANO (MI) Repertorio n. 66280 - FUSIONE DI SOCIETA' PER INCORPORAZIONE Nota presentata con Modello Unico n. 564.1/2011 Reparto PI di BARI in atti dal 13/01/2011

Catasto terreni
Visura attuale per immobile
Situazione degli atti informatizzati al **21/12/2022**



Immobile di catasto terreni



Causali di aggiornamento ed annotazioni

Informazioni riportate negli atti del catasto al 21/12/2022

Dati identificativi: Comune di **MODUGNO (F262) (BA)**

Foglio **13** Particella **273**

Classamento:

Redditi: dominicale **Euro 0,21 Lire 400**

 agrario **Euro 0,12 Lire 235**

Particella con qualità: **ULIVETO** di classe **3**

Superficie: **47 m²**

Ultimo atto di aggiornamento: Impianto meccanografico del 01/12/1976

> Dati identificativi

Comune di **MODUGNO (F262) (BA)**

Foglio **13** Particella **273**

Partita: **9468**

Impianto meccanografico del 01/12/1976

> Dati di classamento

Redditi: dominicale **Euro 0,21 Lire 400**

 agrario **Euro 0,12 Lire 235**

Particella con qualità: **ULIVETO** di classe **3**

Superficie: **47 m²**

Impianto meccanografico del 01/12/1976

> Intestazione attuale dell'immobile - totale intestati: 3

- | | |
|---|--|
| <p>> 1. BELVISO Nicola (CF BLVNCL33T29A662T)
nato a BARI (BA) il 29/12/1933
Diritto di: Proprieta' per 1/3 (deriva dall'atto 1)</p> <p>> 2. LEPORE Michelangelo
(CF LPRMHL32D18A662Z)
nato a BARI (BA) il 18/04/1932
Diritto di: Proprieta' per 1/3 (deriva dall'atto 1)</p> <p>> 3. SASSANELLI Pietro
nato a BARI (BA) il 06/12/1928
Diritto di: Proprieta' per 1/3 (deriva dall'atto 1)</p> | <p>1. Impianto meccanografico del 01/12/1976</p> |
|---|--|
-

Visura telematica esente per fini istituzionali

Catasto terreni

Visura attuale per immobile

Situazione degli atti informatizzati al **21/12/2022**

**Immobile di catasto terreni****Causali di aggiornamento ed annotazioni**

Informazioni riportate negli atti del catasto al 21/12/2022**Dati identificativi:** Comune di **MODUGNO (F262) (BA)**Foglio **13** Particella **275****Classamento:****Redditi:** dominicale **Euro 1,94 Lire 3.749**agrario **Euro 1,14 Lire 2.205**Particella con qualità: **ULIVETO** di classe **3**Superficie: **441 m²****Ultimo atto di aggiornamento:** Impianto meccanografico del 01/12/1976

> Dati identificativiComune di **MODUGNO (F262) (BA)**Foglio **13** Particella **275**Partita: **9495**

Impianto meccanografico del 01/12/1976

> Dati di classamento**Redditi:** dominicale **Euro 1,94 Lire 3.749**agrario **Euro 1,14 Lire 2.205**Particella con qualità: **ULIVETO** di classe **3**Superficie: **441 m²**

Impianto meccanografico del 01/12/1976

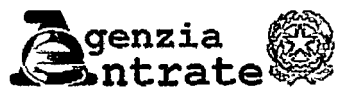
> Intestazione attuale dell'immobile - totale intestati: 1

> 1. TEMPESTA Vincenzo**(CF TMPVCN40P21A662E)**

nato a BARI (BA) il 21/09/1940

Diritto di: Proprietà per 1/1 (deriva dall'atto 1)

1. Atto amministrativo DECRETO (DISPOSIZIONI DELLE AUTORITÀ) del 25/01/1999 Pubblico ufficiale TRIBUNALE DI BARI Sede BARI (BA) Repertorio n. 154 - AG Sede BARI (BA) Registrazione n. 783 registrato in data 01/02/1999 - DECRETO DI TRASFERIMENTO Voltura n. 22160.1/2019 - Pratica n. BA0265380 in atti dal 19/12/2019



**Direzione Provinciale di Bari
Ufficio Provinciale - Territorio
Servizi Catastali**

**Data: 21/12/2022
Ora: 19:25:44
Numero Pratica: T385397/2022
Pag: 2 - Fine**

Visura telematica esente per fini istituzionali

Catasto terreni
Visura attuale per immobile
Situazione degli atti informatizzati al 21/12/2022



Immobile di catasto terreni



Causali di aggiornamento ed annotazioni

Informazioni riportate negli atti del catasto al 21/12/2022

Dati identificativi: Comune di MODUGNO (F262) (BA)

Foglio 13 Particella 423

Classamento:

Redditi: dominicale Euro 1,63 Lire 3.150

agrario Euro 1,06 Lire 2.048

Particella con qualità: **ULIVETO** di classe 2

Superficie: **315 m²**

Ultimo atto di aggiornamento: FRAZIONAMENTO del 18/04/1988 in atti dal 13/06/1990 (n. 18.3/1988)

> **Dati identificativi**

Comune di **MODUGNO (F262) (BA)**

Foglio 13 Particella 423

Partita: **12179**

FRAZIONAMENTO del 18/04/1988 in atti dal
13/06/1990 (n. 18.3/1988)

> **Dati di classamento**

Redditi: dominicale Euro 1,63 Lire 3.150

agrario Euro 1,06 Lire 2.048

Particella con qualità: **ULIVETO** di classe 2

Superficie: **315 m²**

FRAZIONAMENTO del 18/04/1988 in atti dal
13/06/1990 (n. 18.3/1988)

> **Intestazione attuale dell'immobile - totale intestati: 1**

> **1. MATEL ELETTRONICA DI FRAGASSI VITO & C.S.N.C.**
(CF 03963350727)
Sede in BARI (BA)
Diritto di: Proprieta' per 1/1 (deriva dall'atto 1)

1. Atto del 20/10/2017 Pubblico ufficiale GUACCERO DOMENICO Sede BITRITTO (BA) Repertorio n. 13644 - COMPRAVENDITA Rettifica la trasc. n.33404/2017 Nota presentata con Modello Unico n. 19460.1/2018 Reparto PI di BARI in atti dal 11/06/2018

Catasto terreni
Visura attuale per immobile
Situazione degli atti informatizzati al **20/12/2022**



Immobile di catasto terreni



Causali di aggiornamento ed annotazioni

Informazioni riportate negli atti del catasto al 20/12/2022

Dati identificativi: Comune di **MODUGNO (F262) (BA)**

Foglio **13** Particella **444**

Classamento:

Redditi: dominicale **Euro 0,32**

agrario **Euro 0,20**

Particella con qualità: **ULIVETO** di classe **2**

Superficie: **61 m²**

Ultimo atto di aggiornamento: FRAZIONAMENTO del 24/01/1989 Pratica n. 278252 in atti dal 14/06/2002 (n. 44.1/1989)

Annotazioni: DERIVA DAL N. 19

> Dati identificativi

Comune di **MODUGNO (F262) (BA)**

Foglio **13** Particella **444**

FRAZIONAMENTO del 24/01/1989 Pratica n. 278252
in atti dal 14/06/2002 (n. 44.1/1989)

Annotazioni: DERIVADALN.19

> Dati di classamento

Redditi: dominicale **Euro 0,32**

agrario **Euro 0,20**

Particella con qualità: **ULIVETO** di classe **2**

Superficie: **61 m²**

FRAZIONAMENTO del 24/01/1989 Pratica n. 278252
in atti dal 14/06/2002 (n. 44.1/1989)

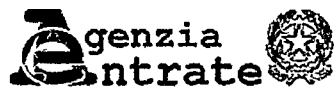
Annotazioni: DERIVADALN.19

> Intestazione attuale dell'immobile - totale intestati: 1

**> 1. QUATTRO P PETROLI SRL CON SEDE IN
BARI
(CF 03588830723)**

Diritto di: Proprieta' (deriva dall'atto 1)

1. FRAZIONAMENTO del 24/01/1989 Pratica n. 278252
in atti dal 14/06/2002 (n. 44.1/1989)



Direzione Provinciale di Bari
Ufficio Provinciale - Territorio
Servizi Catastali

Data: 20/12/2022
Ora: 20:03:34
Numero Pratica: T466513/2022
Pag: 2 - Fine

Visura telematica esente per fini istituzionali

Catasto terreni
Visura attuale per immobile
Situazione degli atti informatizzati al **20/12/2022**



Immobile di catasto terreni



Causali di aggiornamento ed annotazioni

Informazioni riportate negli atti del catasto al 20/12/2022

Dati identificativi: Comune di **MODUGNO (F262) (BA)**

Foglio **13** Particella **445**

Classamento:

Redditi: dominicale **Euro 0,48**

agrario **Euro 0,31**

Particella con qualità: **ULIVETO** di classe **2**

Superficie: **93 m²**

Ultimo atto di aggiornamento: FRAZIONAMENTO del 24/01/1989 Pratica n. 278258 in atti dal 14/06/2002 (n. 44.1/1989)

Annotazioni: DERIVA DAL N. 21

> Dati identificativi

Comune di **MODUGNO (F262) (BA)**

Foglio **13** Particella **445**

FRAZIONAMENTO del 24/01/1989 Pratica n. 278258
in atti dal 14/06/2002 (n. 44.1/1989)

Annotazioni: DERIVADALN.21

> Dati di classamento

Redditi: dominicale **Euro 0,48**

agrario **Euro 0,31**

Particella con qualità: **ULIVETO** di classe **2**

Superficie: **93 m²**

FRAZIONAMENTO del 24/01/1989 Pratica n. 278258
in atti dal 14/06/2002 (n. 44.1/1989)

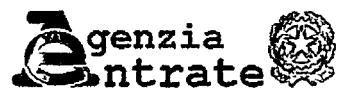
Annotazioni: DERIVADALN.21

> Intestazione attuale dell'immobile - totale intestati: 1

**> 1. QUATTRO P PETROLI SRL CON SEDE IN
BARI
(CF 03588830723)**

Diritto di: Proprieta' (deriva dall'atto 1)

1. FRAZIONAMENTO del 24/01/1989 Pratica n. 278258
in atti dal 14/06/2002 (n. 44.1/1989)



Direzione Provinciale di Bari
Ufficio Provinciale - Territorio
Servizi Catastali

Data: 20/12/2022
Ora: 20:04:52
Numero Pratica: T466640/2022
Pag: 2 - Fine

Visura telematica esente per fini istituzionali

Catasto terreni
Visura attuale per immobile
Situazione degli atti informatizzati al **21/12/2022**



Immobile di catasto terreni



Causali di aggiornamento ed annotazioni

Informazioni riportate negli atti del catasto al 21/12/2022

Dati identificativi: Comune di **MODUGNO (F262) (BA)**

Foglio **13** Particella **897**

Classamento:

Particella con destinazione: **AREA**

Superficie: **902 m²**

Ultimo atto di aggiornamento: Variazione del 21/05/2013 Pratica n. BA0164244 in atti dal 21/05/2013
BONIFICA IDENTIFICATIVO CATASTALE (n. 12425.1/2013)

> Dati identificativi

Comune di **MODUGNO (F262) (BA)**

Foglio **13** Particella **897**

Accessori comuni ad enti rurali ed urbani - Partita
speciale 2

Variazione del 11/02/2011 Pratica n. BA0077215 in atti
dal 11/02/2011 presentato il 11/02/2011 (n.
77215.1/2011)

Annotazione di immobile: VARIA DI DESTINAZIONE
PER ALLINEAMENTO MAPPE.

> Dati di classamento

Particella con destinazione: **AREA**

Superficie: **902 m²**

Variazione del 21/05/2013 Pratica n. BA0164244 in atti
dal 21/05/2013 BONIFICA IDENTIFICATIVO CATASTALE
(n. 12425.1/2013)

Visura telematica esente per fini istituzionali

Catasto terreni
Visura attuale per immobile
Situazione degli atti informatizzati al 20/12/2022



Immobile di catasto terreni



Causali di aggiornamento ed annotazioni

Informazioni riportate negli atti del catasto al 20/12/2022

Dati identificativi: Comune di **MODUGNO (F262) (BA)**

Foglio **13** Particella **898**

Classamento:

Particella con destinazione: **AREA**

Superficie: **742 m²**

Ultimo atto di aggiornamento: Variazione del 21/05/2013 Pratica n. BA0164241 in atti dal 21/05/2013
BONIFICA IDENTIFICATIVO CATASTALE (n. 12424.1/2013)

› **Dati identificativi**

Comune di **MODUGNO (F262) (BA)**

Foglio **13** Particella **898**

Accessori comuni ad enti rurali ed urbani - Partita
speciale 2

Variazione del 11/02/2011 Pratica n. BA0077215 in atti
dal 11/02/2011 presentato il 11/02/2011 (n.
77215.1/2011)

Annotazione di immobile: VARIA DI DESTINAZIONE
PER ALLINEAMENTO MAPPE.

› **Dati di classamento**

Particella con destinazione: **AREA**

Superficie: **742 m²**

Variazione del 21/05/2013 Pratica n. BA0164241 in atti
dal 21/05/2013 BONIFICA IDENTIFICATIVO CATASTALE
(n. 12424.1/2013)

Visura telematica esente per fini istituzionali

N=4800



ECC.MO TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE PER LA PUGLIA

BARI

-SEZ. III-

MEMORIA DI REPLICA

(udienza merito del 7.06.2023)

Nell'interesse della **società KUTHREE s.r.l.**, in persona del legale rappresentante p.t.
(Avv.ti Felice Eugenio Lorusso e Marta Lorusso)

-ricorrente-

contro

- **Comune di Modugno**, in persona del Sindaco p.t. (Avv. Cristina Carlucci)
- **ANAS s.p.a.**, in persona del legale rappresentante p.t. (Avv.ti Monica Orlando e Costanzo Cascavilla)

-resistenti-

nel giudizio di cui al ricorso RG n. 484/2022

FATTO E DIRITTO

In vista dell'udienza di merito del 7 giugno p.v. l'ANAS ha depositato una memoria difensiva con la quale contesta gli esiti della verifica e insiste nell'affermare la propria competenza e nel sostenere inopinatamente la legittimità dei propri (immotivati) pareri, approfondendo il proprio sforzo in un profluvio di inutili ed irrilevanti considerazioni e citazioni giurisprudenziali che, invero, deviano l'attenzione verso temi diversi da quelli oggetto di causa.

Le argomentazioni atte a contestare e superare l'inspiegabile posizione assunta dall'ANAS nella presente vicenda sono state già esposte da questa difesa nei

precedenti scritti, ai quali si rimanda integralmente anche (e soprattutto) al fine di non tediare codesto TAR con inutili ripetizioni.

Si evidenzia, ad ogni buon conto, che le risultanze della verifica sono puntuali, chiare e pacifiche e depongono a favore di quanto da sempre sostenuto dalla ricorrente.

A nulla valgono i tentativi della difesa di ANAS di sostenere il contrario.

Si insiste nell'accoglimento del ricorso, con ogni conseguenza in ordine alle spese e agli onorari di causa.

Bari, 17 maggio 2023

Avv. Marta Lorusso

Avv. Felice Eugenio Lorusso

ECC.MO TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE PER LA PUGLIA

BARI

-SEZ. III-

MEMORIA

(udienza merito del 7.06.2023)

Nell'interesse della società **KUTHREE s.r.l.**, in persona del legale rappresentante p.t.
(Avv.ti Felice Eugenio Lorusso e Marta Lorusso)

-ricorrente-

contro

- **Comune di Modugno**, in persona del Sindaco p.t. (Avv. Cristina Carlucci)
- **ANAS s.p.a.**, in persona del legale rappresentante p.t. (Avv.ti Monica Orlando e Costanzo Cascavilla)

-resistenti-

nel giudizio di cui al ricorso RG n. 484/2022

I fatti di causa sono stati compiutamente illustrati in ricorso, da intendersi qui integralmente richiamato. Fermo restando quanto già dedotto da questa difesa con i precedenti scritti, nella presente fase del giudizio si ritiene utile porre in evidenza e fornire alcune precisazioni circa i profili emersi dalla verifica depositata agli atti di causa il 23.12.2022.

In via generale, la verifica disposta da codesto TAR suffraga le tesi esposte dalla odierna ricorrente (e confuta le tesi difensive dell'ANAS) in quanto accerta che:

- La strada vicinale Lamarossa è adibita ad uso pubblico in quanto libero passaggio ed unico accesso dalla SS 96 alle aziende ivi insediate;
- La predetta strada è classificabile come strada locale di tipo F, ai sensi dell'art. 2 del Codice della Strada e rientra altresì nel novero delle strade comunali;
- La viabilità del Piano urbanistico esecutivo – variante 2007 (tav. 03 – Zonizzazione e nuova viabilità) del Consorzio ASI prevede nell'intersezione della SS 96 con la predetta strada Lamarossa due "corsie specializzate", una di decelerazione ed una di accelerazione per accedere a detta viabilità;

- l'accesso al realizzando impianto di carburante avviene dalla strada Lamarossa e non direttamente dalla "corsia di decelerazione", ed in tal caso l'autorizzazione dell'ANAS non sarebbe necessaria.

Le predette risultanze della verifica confermano, in sostanza, quanto da sempre affermato dall'impresa ricorrente sia nel procedimento che nel presente giudizio circa l'assenza di qualsivoglia interferenza tra la SS 96 e l'accesso al distributore di carburanti, che per l'appunto dovrebbe essere ubicato su strada vicinale Lamarossa. Il tutto peraltro nel pieno rispetto (ed in esecuzione) della viabilità prevista dal Piano ASI. Con ciò vengono dunque smentite tutte le obiezioni che l'ANAS ha sempre inopinatamente mosso al progetto in esame, le quali si rivelano frutto di indebita ingerenza, oltre che evidentemente non suffragate da alcun presupposto normativo o tecnico.

Alle illustrate conclusioni della verifica occorre, tuttavia, aggiungere e precisare che le "corsie specializzate" e/o "corsia di accelerazione e di decelerazione" - così definite dal verificatore - devono più correttamente qualificarsi ed annoverarsi quale "strada di piano/complanare": quest'ultima non può essere considerata una corsia specializzata, poiché non è a servizio esclusivo del distributore di carburanti, trattandosi di una vera e propria strada individuata dal Piano Urbanistico Esecutivo del Consorzio ASI, che la stessa ricorrente - come già riferito in atti - si è impegnata a realizzare e a cedere al Consorzio ASI.

A ciò occorre infine precisare che l'isola e la "corsia di accelerazione" previste dal Piano ASI, a cui accenna la verifica nella parte finale, non sono contemplate dal progetto della ricorrente in quanto ricadono su aree non ricomprese nella proprietà della ricorrente.

Per tali motivi, si insiste nella richiesta accoglimento del ricorso.

Bari, 5 maggio 2023

Avv. Marta Lorusso

Avv. Felice Eugenio Lorusso

AVV. COSTANZO CASCAVILLA~ AVV. MONICA ORTOLANO
UFFICIO LEGALE ANAS S.P.A.
Viale Einaudi,15, 70125- BARI
Tel. 080 5091302 / Fax 080 5091437
3357519422 -
c.cascavilla@elencospecialeavvocati.stradeanas.it
monica.ortolano@elencospecialeavvocati.stradeanas.it;



TAR PUGLIA BARI
RG 484/2022 SEZ. III
udienza del 07.06.2023
MEMORIA DI REPLICA

Per ANAS S.P.A., con gli dagli Avv.ti Costanzo Cascavilla e Monica Ortolano.

resistente

Contro

KUTHREE s.r.l. con gli avv.ti Felice Eugenio Lorusso e Marta Lorusso

ricorrente

nonché

Comune di Modugno, in persona del Sindaco p.t. con l'Avv. Cristina Carlucci

In vista dell'udienza pubblica del 7 giugno 2023, letta la memoria avversaria, ANAS formula in replica quanto segue integralmente richiamando, per quanto non espressamente dedotto, gli atti e i documenti già depositati in giudizio.

1. Al fine di non incorrere in confusione e di non perdere di vista qual è la richiesta di controparte tesa ad ottenere l'annullamento di un provvedimento SUAP, è necessario puntualizzare alcuni passaggi fondamentali della vicenda.

2. La vicenda per cui è causa trae origine da un progetto presentato al SUAP dalla ricorrente per ottenere l'assenso alla realizzazione di un progetto in vista dell'apertura di un distributore di carburanti su una strada che si innesta sulla SS 96.

Per stessa ammissione di controparte -**vedi pag. 2 del ricorso introduttivo**- il progetto prevede “ *La costruzione della strada di piano (della lunghezza complessiva di circa 90 metri) che è stata concepita proprio al fine di migliorare la circolazione veicolare in entrata alla strada vicinale Lamarossa e, conseguentemente, a garanzia della maggiore sicurezza anche ai fini della fruizione dell'impianto di distribuzione carburanti: attualmente, infatti, la svolta nella strada Lamarossa avviene direttamente dalla SS 96, da un incrocio a raso poco visibile e senza possibilità di rallentamento.*”

Continua controparte nel ricorso sostenendo - SOSTITUENDOSI NELLE VALUTAZIONI ALL'ENTE GESTORE DELLA STRADA- che “*con il progetto della società ricorrente, invece, l'accesso alla strada Lamarossa avverrebbe dalla suddetta strada di piano, sulla quale i veicoli provenienti dalla SS 96 sarebbero tenuti a rallentare (in ragione del limite di velocità di 50 km/h). I veicoli in transito avrebbero, quindi, modi e tempi di reazione per effettuare rallentamenti prima della svolta a destra su strada vicinale Lamarossa e dell'ingresso nella stazione di servizio. Tanto si evince chiaramente anche dalle tavole di progetto, che si allegano agli atti di causa.*”

Pertanto come si evince da quanto sopra riportato, **E' LA STESSA RICORRENTE AD AFFERMARE – COME IN EFFETTI E' - CHE IL PROGETTO MODIFICA LO STATO DEI LUOGHI.**

Tuttavia, la ricorrente PRETENDEREBBE, poi, che Anas debba assentire alla realizzazione del progetto così come presentato, senza

che quest'ultima possa esprimere un parere sulla sicurezza dei luoghi, tanto è vero che non solo la ricorrente non recepisce le indicazioni fornite da Anas in sede di Conferenza di servizi, ma soprattutto, quando poi apprende a seguito dei numerosi incontri avvenuti in sede di conferenza di servizi che Anas non poteva assentire il suo progetto, per motivi di sicurezza stradale, SOLO in sede di ricorso contesta l'incompetenza di Anas al rilascio del parere.

3. Con la memoria conclusionale la ricorrente ritiene che *“tutte le obiezioni che l'ANAS ha sempre inopinatamente mosso al progetto in esame, si rivelano frutto di indebita ingerenza, oltre che evidentemente non suffragate da alcun presupposto normativo o tecnico.”*

Ebbene come ampiamente dedotto e dimostrato così non è !

Infatti, controparte continua ostinatamente a sottacere la circostanza che il progetto modifica lo stato dei luoghi impattando con il traffico veicolare della SS 96 ed a **sottovalutare un aspetto fondamentale della vicenda per cui è causa rappresentato dalla necessità di salvaguardare la sicurezza della circolazione stradale.**

E' evidente che ogniqualevolta un qualunque soggetto voglia realizzare, come nel caso di specie, un'opera che impatti direttamente con una strada statale non v'è dubbio che Anas debba rilasciare il suo parere.

Come ampiamente dimostrato, il progetto presentato dalla Kutree, non solo modifica lo stato dei luoghi a suo piacimento ma è anche totalmente diverso e non conforme al progetto del piano ASI.

Tanto è vero che lo stesso verificatore nel rispondere al quesito di cui alla lettera g) “ se la viabilità di piano consenta di escludere la necessità di realizzare una corsia specializzata” lascia chiaramente intendere che la risposta al quesito è NO!

Infatti, a pag. 6 della relazione il verificatore risponde che “ ***La viabilità prevista dal Consorzio ASI dal Piano urbanistico esecutivo – variante 2007 (tav. 03 – Zonizzazione e nuova viabilità), prevede nell’intersezione della SS 96 con la predetta strada Lamarossa due corsie specializzate, una di decelerazione ed una di accelerazione per accedere a detta viabilità***”. Sul punto lo stesso Verificatore conclude affermando che ***:” è del tutto evidente che le corsie di accelerazione e decelerazione, con la relativa isola centrale, previste dal piano ASI, poiché intersecano la S.S. 96 sono soggette a parere ANAS ai sensi dell’art. 22 del Codice della Strada”*** (vedi pag. 6 lett. b relazione del Verificatore) .

Soggiace pertanto controparte la circostanza FONDAMENTALE che il progetto diversamente da quanto previsto dal consorzio ASI non prevede solo l’apertura di un varco sulla strada Lamarossa, ma, ci sia consentita la ripetizione, prevede una modifica sostanziale dello stato dei luoghi **che giustifica e legittima il coinvolgimento di ANAS!**

Da tanto discende la correttezza e legittimità della procedura seguita dal SUAP che ha inoltrato agli enti coinvolti (compreso ANAS) la pratica e la documentazione ricevuta.

Del resto l’attività istruttoria è stata svolta e completata in seno alla conferenza di servizi ex L. 241/90, con la partecipazione di ANAS e della società interessata **CHE NON HA MAI LAMENTATO L’INCOMPETENZA DI ANAS AL RILASCIO DEL PARERE** e più volte nel corso delle sedute si è cercato di addivenire ad una soluzione che garantissero la sicurezza stradale. E’ singolare che controparte affermi solo in questa sede, dopo che Anas e la stessa ricorrente hanno analizzato svariate volte il progetto in sede di conferenza di servizi, che Anas non abbia alcuna competenza.

Dall'esame dei verbali di conferenza di servizi succedutisi (vedi all. 3 del Comune) lo stesso tecnico progettista e la Società istante hanno interloquito più volte direttamente con Anas al fine di condividere variazioni progettuali che mettessero in condizione l'Anas S.p.A di esprimere parere positivo

E' chiaramente emerso nel corso del giudizio che l'innesto all'area di servizi in progetto comunque vede interessata la S.S. 96, confermando la competenza dell'ANAS ad esprimersi per gli aspetti di pertinenza, con particolare riferimento ai requisiti necessari a garantire la sicurezza stradale, considerati insufficienti dall'Ente gestore nei reiterati pareri negativi espressi.

P.Q.M.

contrariis reiectiis si chiede di rigettare nel merito il ricorso, con vittoria di spese competenze e onorari del presente giudizio.

Bari, 16.05.2023

Avv. Costanzo Cascavilla

Avv. Monica Ortolano

Firmato digitalmente da: Monica Ortolano
Organizzazione: ANAS/80208450587
Data: 16/05/2023 10:38:29

Pubblicato il 28/10/2022



N. 01477/2022 REG.PROV.COLL.
N. 00484/2022 REG.RIC.



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia

(Sezione Terza)

ha pronunciato la presente

ORDINANZA

sul ricorso numero di registro generale 484 del 2022, proposto da Kuthree S.r.l., in persona del legale rappresentante p. t., rappresentata e difesa dagli avvocati Felice Eugenio Lorusso e Marta Lorusso e con questi elettivamente domiciliata presso il loro studio in Bari, via Giovanni Amendola n. 166/5, con domicilio digitale p.e.c., come da Registri di Giustizia;

contro

Comune di Modugno, in persona del Sindaco p. t., rappresentato e difeso dall'avv. Cristina Carlucci, con domicilio digitale p.e.c., come da Registri di Giustizia;

Anas S.p.A., in persona del legale rappresentante p. t., rappresentata e difesa dagli avvocati Costanzo Cascavilla e Monica Ortolano, in forza di separato mandato digitale, rilasciato dall'avv. Nicola Rubino, in virtù dei poteri conferiti con procura Rep. 27451 per atto del Notaio Giordano del 18.06.2021, elettivamente domiciliati presso Anas S.p.A. - Struttura Territoriale Puglia, in Bari, viale Luigi Einaudi, 15, con domicilio digitale p.e.c., come da Registri di Giustizia;

per l'annullamento

previa adozione di idonea misura cautelare

dei seguenti atti: 1) il provvedimento di diniego n. 3 del 28.01.2022 adottato dal Responsabile del SUAP del Comune di Modugno, con cui è stata disposta la conclusione negativa del procedimento avviato con l'istanza di REP_PROV_BA/BA-SUPRO 11267/19-02-2021; 2) il presupposto parere tecnico negativo espresso da Anas S.p.A. – Gruppo FS - Struttura Territoriale Puglia, con la nota prot. 251984 del 23.04.2021 e confermato con la nota prot. 584201 del 20.09.2021; 3) il presupposto parere tecnico negativo espresso da Anas S.p.A. – Gruppo FS - Struttura Territoriale Puglia con la nota prot. 813564 del 21.12.2021; 4) il presupposto parere tecnico negativo espresso da Anas S.p.A. – Gruppo FS - Struttura Territoriale Puglia, con la nota prot. 3059 del 21.01.2022; 5) ogni altro atto ai predetti connesso, presupposto ovvero consequenziale, ancorché non conosciuto, comunque lesivo;

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visti tutti gli atti della causa;

Visti gli atti di costituzione in giudizio di Comune di Modugno e di Anas Spa;

Relatore, nell'udienza pubblica del giorno 26 ottobre 2022, il dott. Orazio Ciliberti e uditi per le parti i difensori, come da verbale di udienza;

I - La società ricorrente, in data 17.02.2021, tramite lo Sportello Unico Attività Produttive (SUAP) del Comune di Modugno, presentava un'istanza finalizzata a ottenere il provvedimento autorizzativo unico (PAU), per un progetto di demolizione di fabbricati e costruzione di un nuovo impianto di distribuzione stradale di carburanti, ai sensi degli artt. 44 e 45 L.R. Puglia n. 24 del 16.04.2015, come modificata con L.R. Puglia n. 12 del 9.04.2018, ed ai sensi del Reg. regionale n. 11 del 28.03.2019, progetto da eseguire nel Comune di Modugno, in zona ASI, sulla strada vicinale Lamarossa, in fregio alla S.S. 96 km 119+000, e prevedente la realizzazione di un impianto di distribuzione carburanti su area di proprietà della

ricorrente, collocata nella zona ASI del Comune di Modugno, di fianco alla S.S. 96, con ingresso dalla strada vicinale Lamarossa, intersecante una strada di piano ASI (prevista dal vigente Piano particolareggiato ASI), parallela alla detta S.S. 96.

La ricorrente società, con atto del 1° aprile 2021, si impegna a cedere a titolo gratuito al Consorzio ASI di Bari le aree destinate a futura viabilità di piano.

La costruzione della strada di piano (della lunghezza complessiva di circa 90 metri) era concepita al fine di migliorare la circolazione veicolare in entrata alla strada vicinale Lamarossa e a garanzia della maggiore sicurezza. Laddove, attualmente, la svolta nella strada Lamarossa avviene dalla S.S. 96, in un incrocio a raso poco visibile, secondo il progetto della società ricorrente, l'accesso alla strada Lamarossa avverrebbe dalla suddetta strada di piano, sulla quale i veicoli provenienti dalla S.S. 96 sarebbero tenuti a rallentare (in ragione del limite di velocità di 50 km/h).

L'Ufficio SUAP del Comune di Modugno, ricevuta l'istanza, con nota prot. 8063 del 24.02.2021, convocava apposita conferenza di servizi, ai sensi dell'art. 14, comma 2, legge n. 241/1990, con svolgimento in forma semplificata e modalità asincrona, ai sensi dell'art. 14-bis della legge medesima, al fine di acquisire autorizzazioni, pareri, nulla osta e provvedimenti abilitativi, comunque denominati, da parte delle Amministrazioni competenti.

Nei termini di legge, pervenivano gli atti di assenso da parte di tutte le Amministrazioni coinvolte, ad eccezione dell'Anas che, chiamata dall'Ufficio SUAP a esprimere parere, ai sensi degli artt. 16 e 17 del Codice della Strada (D.Lgs. n. 285/1992), quale Ente proprietario della S.S. 96, si esprimeva con il dissenso.

Con un primo parere in data 24.03.2021 – di cui alla nota prot. n. 251984 del 23.04.2021 a firma del Responsabile della Struttura Territoriale per la Puglia – l'Anas affidava il dissenso alle seguenti motivazioni: *“Per quanto concerne la realizzazione della corsia specializzata, destinata ai veicoli che si accingono ad effettuare le manovre di svolta a destra verso la Contrada Lamarossa, si esprime parere tecnico negativo in quanto non rispetta le norme funzionali e geometriche*

per la costruzione delle intersezioni stradali ai sensi del Decreto 19/04/2006 (G.U. n. 170 del 24/07/2006), infatti così come disposta la corsia specializzata denominata in progetto strada di piano ASI, sarebbe pregiudizievole alla fluidità e alla circolazione stradale. Si esprime parere tecnico negativo alla costruzione dell'accesso del distributore carburanti ai sensi dello stesso Decreto 19/04/2006 (G.U. n. 170 del 24/07/2006) art. 7.1.1 Ammissibilità e localizzazione in quanto non rispetta la distanza minima di metri 100 tra accesso ed intersezione rispetto alle strade extraurbane secondarie”.

A fronte di tale parere negativo, la società ricorrente, con nota del 24.05.2021, inviava le proprie controdeduzioni.

In riscontro alle osservazioni dell'impresa, con nota del 20.09.2021, l'Anas confermava il proprio parere negativo, senza ulteriori motivazioni e senza alcuna indicazione circa la parte del progetto ritenuta non conforme alle “*norme funzionali e geometriche*”. Con la suddetta nota, l'Anas osservava quanto segue: “*ANAS Spa è consapevole che, la realizzazione di una corsia specializzata possa migliorare la fluidità della circolazione stradale, ma allo stesso tempo ritiene che, un progetto debba essere valutato e approvato in base a criteri funzionali, pertanto, si conferma il parere tecnico negativo trasmesso con CDG-0251984 del 23/04/2021, che in copia si allega, in quanto il progetto non rispetta le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali ai sensi del Decreto 19/04/2006 (G.U. n. 170 del 24/07/2006)*”.

Seguiva il preavviso di diniego, con nota prot. 37306 del 29.09.2021, a firma del Responsabile SUAP del Comune di Modugno che, pur prendendo atto dei provvedimenti di assenso di tutte le restanti Amministrazioni interpellate (tra cui il parere di compatibilità urbanistica n. 3/2011 del Comune di Modugno e il parere favorevole del Consorzio ASI di Bari), preannunciava il rigetto dell'istanza della ricorrente, in ragione del parere tecnico negativo dell'Anas – Struttura Territoriale per la Puglia.

La società ricorrente presentava osservazioni, *ex art.* 10-bis legge n. 241/1990, con propria nota del 8.10.2021, con cui chiedeva che fosse riconsiderato il punto di vista espresso dall'Anas, eventualmente mediante attingimento presso la conferenza di servizi o direttamente dal SUAP degli elementi conoscitivi occorrenti, tra cui il Piano ASI.

Sulla base dei rilievi della ricorrente, l'Ufficio SUAP, con nota del 12.10.2021 prot. 39788, convocava nuova conferenza di servizi in forma simultanea e in modalità sincrona ai sensi dell'art. 14-bis, comma 7, legge n. 241/1990 per il giorno 9 novembre 2021, invitando a parteciparvi le Amministrazioni coinvolte.

In tale occasione, veniva confermato il parere di compatibilità urbanistica n. 3/2021 del Comune di Modugno. Quanto all'Anas, perveniva la nota prot. 708332 del 9.11.2021, con la quale si rappresentava che, in esito all'incontro svoltosi in data 2.11.2021, presso i propri Uffici con i rappresentanti della società ricorrente, si era convenuto che, entro trenta giorni, la stessa società avrebbe presentato un nuovo progetto al SUAP.

Nel frattempo, l'impresa, dopo aver proposto e discusso con i tecnici dell'Anas alcune alternative progettuali, modificava il progetto, arretrando di qualche metro l'accesso alla stazione di servizio, ponendo quindi l'accesso a trenta metri dall'intersezione perpendicolare più vicina (dalla linea bianca della carreggiata e non più dallo spartitraffico, come era inizialmente progettato). La modifica era sottoposta al vaglio della conferenza di servizi con invito alla data 19.12.2021.

Nondimeno, con nota prot. 51240 del 21.12.2021, comunicata oltre il termine di convocazione della conferenza di servizi (cioè oltre le ore 10,00 del 21.12.2021), l'Anas, ancora una volta, esprimeva parere negativo, sul presupposto di una classificazione della strada vicinale Lamarossa come strada extraurbana secondaria, anziché strada locale).

La società ricorrente presentava ulteriori brevi osservazioni, con nota in data 21.01.2021.

Con nota prot. 3059 del 21.01.2021, l'Anas reiterava il proprio diniego,

riproducendo il precedente parere del 21.12.2021, senza ulteriori motivazioni.

Il Responsabile SUAP del Comune di Modugno, con provvedimento di diniego n. 3 del 28.01.2022, disponeva la conclusione negativa del procedimento, stante il parere tecnico negativo dell'Anas.

Insorge la ricorrente, con il ricorso notificato il 29.03.2022 e depositato il 15.04.2022, per impugnare gli atti in epigrafe indicati.

Deduce i seguenti motivi di diritto: A) Incompetenza – violazione e falsa applicazione degli artt. 2, 14, 16 e 22 del Codice della Strada (D.Lgs. n. 285/1992) – carenza di istruttoria – difetto di motivazione - eccesso di potere – erronea presupposizione in fatto e in diritto; B) Violazione e falsa applicazione degli artt. 2, 14, 16 e 22 del Codice della Strada (D.Lgs. n. 285/1992), nonché del Regolamento di attuazione di cui al D.P.R. n. 495/1992 – violazione e falsa applicazione dell'art. 7 D.M. 19.04.2006 – violazione e falsa applicazione delle prescrizioni del P.U.E. del Consorzio ASI di Bari - carenza di istruttoria – difetto di motivazione - eccesso di potere – contraddittorietà - erronea presupposizione in fatto e in diritto; C) Violazione del principio di leale collaborazione – violazione dei principi di buon andamento e imparzialità della P.A. – violazione degli artt. 14 e ss. legge n. 241/1990 – violazione e falsa applicazione del D.P.R. n. 160/2010 - difetto di istruttoria – eccesso di potere.

Si costituisce l'ANAS per chiedere la reiezione del ricorso.

Si costituisce anche il Comune intimato per resistere nel giudizio.

Con successive memorie, le parti costituite ribadiscono e precisano le rispettive deduzioni e conclusioni.

All'udienza del 26 ottobre 2022, la causa è introitata per la decisione.

II – Ai fini del decidere, è necessario disporre una verifica tecnica, della quale è incaricato il dirigente dell'UTC del Comune di Monopoli (o un qualificato funzionario tecnico dal medesimo delegato), che, nel termine di 60 giorni dalla comunicazione o notifica della presente ordinanza, dovrà riferire per iscritto, in

risposta ai seguenti quesiti: a) se la strada vicinale Lamarossa sia di proprietà di soggetti privati; b) se la stessa sia priva di sbocchi verso altra viabilità; c) se la stessa sia adibita a uso pubblico in quanto di libero passaggio e utilizzata come unico accesso dalla carreggiata sud della S.S. 96 verso le aziende insediate lungo la medesima strada (Strablock, SCR Service Marine, Gp Logistica Srl); d) se la stessa, per caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, sia classificabile come strada locale di tipo F, ai sensi dell'art. 2 del Codice della Strada; e) se, applicando le norme del D.M. del 19/04/2006, la strada vicinale Lamarossa possa rientrare nel novero delle strade extraurbane comunali, come da art. 2, comma 6 Lett.), dello stesso Codice; f) se tale classificazione sia compatibile con quella di strada extraurbana secondaria, come definita dal Codice della Strada, all'art. 2, comma 3 lett. c), cioè strada a unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine, anche in assenza di definizione delle corsie e mancanza delle banchine; g) se la viabilità di piano consenta di escludere la necessità di realizzare una corsia specializzata; h) se l'autorizzazione sia di competenza Anas, trovando applicazione il Decreto 19/04/2006 che disciplina le norme funzionali e geometriche per la costruzione di intersezioni stradali.

È fissata sin d'ora per il prosieguo l'udienza del 7 giugno 2023.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia (Sezione Terza) dispone gli incumbenti istruttori indicati in motivazione.

Fissa l'udienza pubblica del 7 giugno 2023, per il prosieguo.

Manda alla Segreteria di dare comunicazione della presente ordinanza alle parti e al dirigente dell'UTC del Comune di Monopoli.

Così deciso in Bari, nella camera di consiglio del giorno 26 ottobre 2022, con l'intervento dei magistrati:

Orazio Ciliberti, Presidente, Estensore

Carlo Dibello, Consigliere

Giacinta Serlenga, Consigliere

IL PRESIDENTE, ESTENSORE
Orazio Ciliberti

IL SEGRETARIO



CITTA' DI MODUGNO
(Provincia di Bari)

AVVOCATURA COMUNALE

T.A.R. PUGLIA – BARI.

SEZIONE TERZA -RG.484/2022

Udienza in c.c. del 04.05.2022

Memorie difensive

per il **Comune di Modugno**, in persona del Sindaco p.t., rappresentato e difeso
sottoscritto Avv. Cristina Carlucci (CF: CRLCST66L57L049N); **Resistente**

CONTRO

KUTHREE s.r.l., elettivamente domiciliato, rappresentato e difeso come in atti;

RICORRENTE

A seguito dell'instaurazione del contraddittorio tra le parti, giusto deposito di atto di costituzione in giudizio in data 29.4.2022, si ribadisce e conferma l'integrale contestazione dei motivi di ricorso, nonché della contestuale istanza di tutela cautelare, alla luce dei motivi che seguono.

Preliminarmente corre l'obbligo precisare quello che è il ruolo del SUAP.

Il SUAP per istituto non svolge alcun controllo sulla veridicità di quanto trasmesso, né sull'effettiva conformità/legittimità delle pratiche ricevute rispetto alle norme vigenti. Al contrario le sue funzioni sono di carattere meramente formali finalizzate a facilitare i procedimenti mediante la collazione di atti e/o pareri degli Enti e Servizi coinvolti di volta in volta nei vari procedimenti.

L'art. 5 comma 2 del D.P.R. 160/2010 prevede che lo Sportello Unico debba unicamente svolgere controlli formali di carattere automatizzato ai fini dell'avvio del procedimento.

Lo Sportello Unico non è quindi, in linea di principio, organo in grado di svolgere attività a carattere istruttorio. L'istruttoria spetta alle pubbliche amministrazioni competenti, a cui il SUAP è tenuto ad inoltrare la pratica e la documentazione ricevuta.

Ciò è puntualmente avvenuto nel caso di specie.

Per l'effetto, essendosi svolta e completata la necessaria attività procedimentale, con istruttoria espletata all'interno della conferenza di servizi e, soprattutto, alla luce del parere negativo reiteratamente espresso dall'ANAS, nel corso delle diverse sedute in cui si è articolata la conferenza medesima, il provvedimento di diniego n. 3 del 28.1.2022 adottato dal Responsabile SUAP del Comune di Modugno costituisce provvedimento di natura vincolata, dovendosi conformare alle risultanze istruttorie e pareri espressi dalle amministrazioni intervenute nel procedimento (All.1).

Tanto anche in considerazione del fatto che il **parere negativo**, piu' volte espresso dall'ANAS, risiede su motivazioni che attengono agli aspetti di SICUREZZA STRADALE, di propria competenza, con particolare riferimento ai rilievi dal punto di vista geometrico riguardanti l'accesso e l'uscita dalla stazione carburanti in progetto.

Infatti, nel suddetto parere ANAS si afferma, tra l'altro che, *"... il progetto non rispetta le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali ai sensi del Decreto 19/04/2006 (G.U. n. 170 del 24/807/2006)..."*.

-Sul vizio del provvedimento di diniego per presunta incompetenza dell'ANAS.

Al punto 10 (pag. 9) del ricorso, parte ricorrente lamenta l'illegittimità del provvedimento di diniego per incompetenza dell'ANAS ad esprimere parere in merito all'istanza presentata.

Piu' in particolare, la società ricorrente ricava la presunta illegittimità del provvedimento di diniego, oggetto del presente giudizio, dalla **successiva** richiesta inoltrata dalla società stessa, con nota del 24.02.2022, al Consorzio ASI, avente ad oggetto la classificazione del regime giuridico della strada interessata dal progetto.

Dal riscontro del 17.3.2022 prot.2571 fornito dal Consorzio ASI di Bari, che individua la strada come di proprietà di soggetti privati, *ma adibita ad uso pubblico in quanto unica via di accesso dalla carreggiata della SS96 verso le aziende insediate lungo la medesima strada*, la ricorrente ricava la “*conferma della qualificazione già operata dall’impresa nel corso del procedimento*” (vedi pag. 9 ultimo cpv. del ricorso) con conseguenziale incompetenza dell’ANAS ad esprimersi.

Tale motivo di doglianza risulta essere decisamente pretestuoso e strumentale e, peraltro, **smentito dalla stessa documentazione tecnica versata agli atti del procedimento amministrativo dalla società istante.**

Infatti, **contrariamente a quanto sostenuto nei motivi di ricorso**, alla pag. 3 della relazione di progetto (ALL. 2), è la ditta istante che espressamente descrive la modalità di accesso all’area interessata che, per facilità di lettura, testualmente si riporta: ” ... ***Il sito attuale, avente una superficie di circa 10.000 mq con conformazione irregolare, ha accesso diretto dalla strada statale n. 96, direzione Modugno, protetto da un cancello in ferro e si sviluppa lungo la suddetta strada statale, con un fronte di circa 95 metri lineari e lungo la strada vicinale Lamarossa per due lati, per una lunghezza totale di circa 165 m.l.; gli altri due lati confinano con proprietà private. ... omissis ...***”.

Pertanto, il SUAP, non svolgendo per istituto alcun ruolo di verifica sulla veridicità di quanto relazionato, né sull’effettiva conformità/legittimità della documentazione ricevuta rispetto alle norme vigenti, ha ritenuto necessario inviare all’ANAS la pratica in questione identificandolo come Ente competente in quanto gestore della strada statale in oggetto.

Non solo, ma come si evince con imbarazzante evidenza dai Verbali di Conferenza di servizi succedutisi (ALL. 3), **lo stesso tecnico progettista e la Società istante hanno interloquito più volte direttamente con l’Ente gestore della strada statale al fine di condividere variazioni progettuali che mettessero in condizione l’ANAS di esprimere parere positivo.**

Da tanto ne discende che, diversamente da quanto assunto dalla società ricorrente, nel corso di tutta l'istruttoria procedimentale, svoltasi all'interno della conferenza di servizi convocata ai sensi della L. 241/90, **non è mai stata posta in dubbio la competenza dell'ANAS** ad esprimere il parere in riferimento alla proposta progettuale presentata dalla società Kuthree s.r.l., nella sua qualità di ente gestore della strada statale interessata dall'intervento.

Vi è di più'.

Dagli elaborati e grafici progettuali **versati agli atti del procedimento amministrativo dalla società istante, emerge chiaramente che l'innesto all'area di servizi in progetto comunque vede interessata la S.S. 96 (ALL. 4 e 5)**, confermando la competenza dell'ANAS ad esprimersi per gli aspetti di pertinenza, con particolare riferimento ai requisiti necessari a garantire la sicurezza stradale, considerati insufficienti dall'Ente gestore nei reiterati pareri negativi espressi.

Solo il varco di accesso è su strada vicinale Lamarossa che, da verifiche effettuate dai Servizi 5 LL.PP. del Comune di Modugno, risulta declassificata e sdemanializzata e ceduta a titolo gratuito al Consorzio ASI a seguito di deliberazione consiliare n. 81 del 14.12.1999.

Da ultimo, è appena il caso di rilevare che, gli elementi rappresentati dalla parte ricorrente, concernenti la richiesta del 24.02.2021 all'ASI ed il riscontro di quest'ultimo del 17.3.2022, come sopra riportati, attengono, a tutto voler concedere, ad atti successivi al Provvedimento di Diniego (28.01.2022) e, soprattutto, completamente estranei al procedimento amministrativo, già abbondantemente concluso.

Per l'effetto, ogni ulteriore elemento sopravvenuto, peraltro non idoneo a determinare l'incompetenza dell'ANAS per le ragioni sopra indicate e documentate, non inficia la legittimità del provvedimento di diniego n. 3 del 28.1.2022, quale atto di natura vincolata, emesso all'esito dell'istruttoria procedimentale svolta nell'ambito della conferenza di servizi (con particolare riferimento al parere negativo reiteratamente espresso

dall'ANAS per motivi di sicurezza stradale).

In ultimo in merito alla lamentata assenza di iniziative da parte del SUAP circa la mancata convocazione di riunioni tra i soggetti interessati e le Amministrazioni competenti, si precisa che, al contrario, il luogo deputato a tale fine è proprio l'ambito della Conferenza di Servizi, indetta sia in modalità *asincrona* e sia in modalità *sincrona*, e che tuttavia mai la parte ha invocato ai sensi dell'art. 9 del d.P.R. n. 160/2010.

Nello specifico appare superfluo precisare, che non è dovuto da parte del SUAP rendere disponibili atti di pianificazione territoriale (PRT ASI), come lamentato dalla parte, in quanto atti comunque disponibili nelle forme di legge (BURP, sito internet, ecc.).

Sulla istanza cautelare.

Alla luce di quanto esposto, dedotto ed eccepito nella presente memoria, si rappresenta l'insussistenza dei requisiti richiesti *ex lege* per la concessione del provvedimento cautelare invocato da parte ricorrente.

Anzi, con riferimento al requisito del *periculum*, il parere negativo reso dall'ANAS, rivolto alla **tutela della sicurezza della circolazione stradale**, concretizzerebbe la sussistenza di tale elemento in capo all'Ente che ha adottato il provvedimento e non certo nei confronti della società ricorrente.

Alla luce di tutto quanto innanzi eccepito e dedotto, si insiste nella richiesta, in via preliminare, di rigetto della tutela cautelare invocata, per insussistenza dei presupposti e requisiti di legge; nel merito, si chiede il rigetto del ricorso introduttivo, per infondatezza dello stesso, in fatto ed in diritto, alla luce delle argomentazioni tutte rappresentate nella presente memoria difensiva, come supportate dalla documentazione probatoria versata agli atti.

Con condanna della parte ricorrente alle competenze di giudizio.

Modugno, 29/04/2022

Avv. Cristina Carlucci

Firmato da:Cristina Carlucci
Data: 29/04/2022 12:52:48



REPUBBLICA ITALIANA
Tribunale Amministrativo Regionale della Puglia
Bari
SEZIONE TERZA

Avvocato Difensore:

Carlucci Cristina

Presso:

Carlucci Cristina

Pec Registri Giustizia Tel Fax

Avviso di udienza pubblica
MERITO

Si comunica che la discussione del ricorso indicato e' fissata per l'udienza pubblica del giorno 26/10/2022 alle ore 11.30.

Numero Registro Generale: 484/2022

Oggetto : diniego autorizzazione per realizzazione nuovo impianto di distribuzione carburanti

Parti	Avvocati
Kuthree S.R.L.	Lorusso Felice Eugenio Lorusso Marta

Contro:

Parti	Avvocati
Comune Di Modugno, ed altri	Carlucci Cristina

Bari, li' 04/05/2022

l'operatore amministrativo



CITTÀ DI MODUGNO

Città Metropolitana di Bari

Protocollo n°: **0060451** del **27-12-2022**

Movimento: **Interno**

Tipo Spedizione:

Oggetto: **Tar Puglia - Bari - Kuthree s.r.l./ ANAS + Comune di Modugno. Rg.484/2022 Trasmissione verifica istruttoria.**

Corrispondenti

Denominazione	Indirizzo E-mail/PEC
---------------	----------------------

Assegnazioni

Assegnato a:	Assegnato da:	Data:
DINOIA DONATO - Servizio 10 - Attività Produttive	CARLUCCI CRISTINA	27/12/2022 13:03:35
PETRONELLI ROSALISA - Servizio 4 - Assetto del Territorio - Rigenerazione Urbana	CARLUCCI CRISTINA	27/12/2022 13:03:35

Allegati

23.12.2022-_relazione_e_allegati.pdf 23.12.2022-_relazione_e_allegati_Marcato.pdf

Il Responsabile