

TAR PUGLIA BARI
RG 484/2022 SEZ. III
udienza del 26 ottobre 2022
MEMORIA

Per **ANAS S.P.A.**, società con socio unico con sede legale in Roma, via Monzambano n. 10, C.F. e numero di iscrizione nel registro delle Imprese di Roma 80208450587, Partita IVA 02133681003, in persona del Legale rappresentante p.t, rappresentata e difesa, congiuntamente e disgiuntamente, dagli Avv.ti Costanzo Cascavilla (C.F. CSCCTN66D04I158W) e Monica Ortolano.

resistente

Contro

KUTHREE s.r.l. (C.F. 91121400724), dagli avv.ti Felice Eugenio Lorusso (C.F. LRSFCG52P08L220B) e Marta Lorusso (C.F. LRSMRT86M56A662F)

ricorrente

nonché

Comune di Modugno, in persona del Sindaco p.t. rappresentato e difeso dall' 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. 14**bis** 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 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. Ed in particolare.

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*”.

Ebbene, sulla base di una semplice dichiarazione del Consorzio e

senza alcuna prova in merito, la ricorrente ritiene e afferma sussistere la *dicatio ad patriam* su *una strada privata e priva di sbocchi verso la viabilità* contravvenendo ai rigidi principi fissati dalla giurisprudenza amministrativa per il riconoscimento di tale istituto.

Proprio di recente il Consiglio di Stato con sentenza n. 311/2021 ha precisato :” *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 la ricorrente non ha fornito.**

Alla luce di quanto sopra rientra la piena competenza dell'ANAS al rilascio del parere in quanto l'accesso al distributore avviene da strada privata che si interseca a raso con la s.s. 96 determinando elevata pericolosità per la sicurezza stradale (vedi allegato 4 visura fotografica stato dei luoghi).

1.2 Inoltre il Consorzio Asi di Bari classifica la strada *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".

In verità tale classifica del tratto stradale effettuata ad opera del Consorzio oltre ad essere intervenuta in data 17.3.2022, successivamente al Provvedimento di Diniego del 28.01.2022 e dunque a procedimento amministrativo già abbondantemente concluso è, in ogni caso, palesemente illegittima in quanto non 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 dalla fotografia dello stato dei luoghi (vedi allegato 3).

Pertanto alla luce di quanto sopra emerge la competenza dell'ANAS a rilasciare il proprio parere tecnico come sancito dal Codice della Strada in quanto trattasi di area privata che interferisce con la s.s. 96 e che necessita di una distanza di metri 100.

1.3. 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.

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 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.

E' di tutta evidenza pertanto la competenza dell'ANAS S.p.A. a rilasciare il parere in merito quale ente gestore della s.s. 96 e dunque tenuta ai sensi dell' art. 14 comma 1 a garantire la sicurezza e fluidità della circolazione.

Infatti 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 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).

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’.

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.

Ebbene, 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 poichè 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, 20 settembre 2022

Avv. Costanzo Cascavilla

Avv. Monica Ortolano

Firmato digitalmente da: Costanzo Cascavilla
Organizzazione: ANAS S.P.A./80208450587
Data: 22/09/2022 11:46:41

Firmato digitalmente da: Monica Ortolano
Organizzazione: ANAS/80208450587
Data: 22/09/2022 13:52:41

TAR PUGLIA SEDE DI BARI

RG 484/2022 SEZ. III

udienza del 4 maggio 2022

MEMORIA DI COSTITUZIONE

Per **ANAS S.P.A.**, società con socio unico con sede legale in Roma, via Monzambano n. 10, C.F. e numero di iscrizione nel registro delle Imprese di Roma 80208450587, Partita IVA 02133681003, in persona del Legale rappresentante p.t, rappresentata e difesa, congiuntamente e disgiuntamente, dagli Avv.ti Costanzo Cascavilla (C.F. CSCCTN66D04I158W) e Monica Ortolano (C.F. RTLMMNC76E48A662Q) in forza di separato mandato digitale, rilasciato dall'avv. Nicola Rubino, in virtù dei poteri conferiti con procura Rep. 27451 per atto del Notaio Ester Giordano del 18.06.2021 ed elettivamente domiciliati presso ANAS S.p.A. - Struttura Territoriale Puglia, in Bari, Viale Luigi Einaudi, 15 (70125) fax 0805091404

I sottoscritti difensori dichiarano di voler ricevere notifiche e comunicazioni agli indirizzi pec:

c.cascavilla@elencospecialeavvocati.stradeanas.it

monica.ortolano@elencospecialeavvocati.stradeanas.it

resistente

Contro

società KUTHREE s.r.l. (C.F. 91121400724), in persona del legale rappresentante e amministratore unico p.t. sig. Carmelo Damiano Quattromini (C.F. QTTCML73A24A225S), 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)

ricorrente

nonché

Comune di Modugno, in persona del Sindaco p.t.

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.

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. 14^{bis} 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 affida 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

Si costituisce con il presente atto l’ANAS S.p.A. ut supra rappresentata e difesa la quale eccepisce la Inammissibilità/improcedibilità del ricorso e la manifesta infondatezza in punto di fatto e di diritto

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 consequenziale 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*".

Ebbene, sulla base di una semplice dichiarazione del Consorzio e senza alcuna prova in merito, la ricorrente ritiene e afferma sussistere la dicatio ad patriam su *una strada privata e priva di sbocchi verso la viabilità* contravvenendo ai rigidi principi fissati dalla giurisprudenza amministrativa per il riconoscimento di tale istituto.

Proprio di recente il Consiglio di Stato con sentenza n. 311/2021 ha precisato :*" 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 la ricorrente non ha fornito.**

Alla luce di quanto sopra rientra la piena competenza dell'ANAS al rilascio del parere in quanto l'accesso al distributore avviene da strada privata che si interseca a raso con la s.s. 96 determinando elevata pericolosità per la sicurezza stradale (vedi allegato 4 visura fotografica stato dei luoghi).

1.2 Inoltre il Consorzio Asi di Bari classifica la strada *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*".

In verità tale classifica del tratto stradale è palesemente illegittima in quanto non 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 dalla fotografia dello stato dei

luoghi (vedi allegato 3).

Pertanto alla luce di quanto sopra emerge la competenza dell'ANAS a rilasciare il proprio parere tecnico come sancito dal Codice della Strada in quanto trattasi di area privata che interferisce con la s.s. 96 e che necessità di una distanza di metri 100.

1.3. 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.

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 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.

E' di tutta evidenza pertanto la competenza dell'ANAS S.p.A. a rilasciare il parere in merito quale ente gestore della s.s. 96 e dunque tenuta ai sensi dell' art. 14 comma 1 a garantire la sicurezza e fluidità della circolazione.

Infatti 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 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).

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**”.

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

manca 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 perchè 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.

Ebbene, appare evidente e può essere facilmente verificato 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.

SULLA ISTANZA CAUTELARE

Alla luce di tutto quanto sopra eccepito e rilevato si evidenzia come la domanda cautelare avanzata da parte ricorrente sia manifestamente infondata per la completa mancanza dei presupposti di legge, sia sotto il profilo del *fumus boni iuris*, escluso dalla stessa infondatezza del ricorso de quo, sia del *periculum in mora*.

In particolare sul *periculum in mora* preme sottolineare che il pregiudizio lamentato dalla ricorrente non è dimostrato ed è in ogni caso di natura esclusivamente patrimoniale, con la conseguenza che lo stesso non può essere grave ed irreparabile, il che già di per sé rende ulteriormente inammissibile o comunque infondata l'istanza cautelare de qua.

Va considerata altresì la prevalenza dell'interesse pubblico e i motivi di interesse generale quale è quello della sicurezza stradale rispetto al diritto della proprietà privata.

Bari, 27 aprile 2022

Avv. Costanzo Cascavilla

Avv. Monica Ortolano

Firmato digitalmente da: Costanzo Cascavilla
Organizzazione: ANAS S.P.A./80208450587
Data: 27/04/2022 16:36:40

Firmato digitalmente da: Monica Ortolano
Organizzazione: ANAS/80208450587
Data: 27/04/2022 16:37:29