

Prot. 262974
del 20 aprile 2012

OGGETTO: Distanza delle costruzioni dalle autostrade.

In relazione al Suo quesito sulla distanza da rispettare dalle pertinenze autostradali “nel caso in cui si debba costruire o condonare un manufatto edile, sia in zona rurale che in zona urbana (all’interno del centro urbano)” osservo quanto segue.

Il D.M. 1° aprile 1968 n. 1404 (in G.U. 13 aprile 1968, n. 96) - che detta le “distanze minime a protezione del nastro stradale” che “vanno osservate nella edificazione fuori del perimetro dei centri abitati e degli insediamenti previsti dai piani regolatori generali e dai programmi di fabbricazione” (art. 1) - stabilisce all’art. 4 che per le “strade di tipo A)”, cioè le “Autostrade”, “le distanze da osservarsi nella edificazione a partire dal ciglio della strada e da misurarsi in proiezione orizzontale” sono di “m. 60,00”, aggiungendo a tale distanza minima “la larghezza dovuta alla proiezione di eventuali scarpate o fossi e di fasce di espropriazione risultanti da progetti approvati.”

Lo stesso D.M. all’art. 2 “definisce ciglio della strada la linea di limite della sede o piattaforma stradale comprendente tutte le sedi viabili, sia veicolari che pedonali, ivi incluse le banchine od altre strutture laterali alle predetti sedi quando queste siano transitabili, nonché le strutture di delimitazione non transitabili (parapetti, arginelle e simili)”.

Per quanto concerne le distanze da osservare per la realizzazione di edifici e manufatti in genere dalle Autostrade che attraversano centri abitati si faceva riferimento all’art. 9 della legge 24 luglio 1961, n. 729, che fissava una distanza minima di m. 25 dal confine autostradale.

Tale disposizione era derogabile con provvedimento dell’ANAS, sentito il parere della Società concessionaria dell’autostrada preposta alla tutela del vincolo. L’eventuale autorizzazione in deroga poteva essere rilasciata esaminando il caso su formale richiesta presentata dagli interessati.

L’articolo 9 della legge n. 729/1961 è stato però abrogato del D.L. 25 giugno 2008, n. 112, convertito con modificazioni in Legge 6 agosto 2008, n. 133.

Il vigente Codice della strada (D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni) all’art. 2, comma 3, lett. A definisce “Autostrada” la “strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all’utente lungo l’intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine” aggiungendo che “deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.”

All’art. 2, comma 8, prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti proceda alla classificazione delle strade statali nei termini e con le modalità ivi indicate.

Agli articoli 16, 17 e 18 prevede fasce di rispetto a tutela delle strade, per le nuove costruzioni, ricostruzioni ed ampliamenti sia all’interno che al di fuori dei centri abitati, la cui larghezza minima deve essere determinata dal Regolamento di attuazione.

Il Regolamento di esecuzione e di attuazione al Codice della strada (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni) all'art. 26, comma 2, stabilisce che “fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'art. 4 del codice, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori” a “60 m per le strade di tipo A”, cioè le Autostrade.

All'art. 26, comma 3, dispone che “fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'art. 4 del codice, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, nel caso che detto strumento sia suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già esecutivi gli strumenti urbanistici attuativi, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggiati le strade, non possono essere inferiori” a “30 m per le strade di tipo A”, cioè le Autostrade.

Stessa distanza minima di 30 metri dal confine stradale per le “strade di tipo A” prevede il successivo art. 28 “all'interno dei centri abitati, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle demolizioni integrali e conseguenti ricostruzioni o negli ampliamenti fronteggianti le strade” (comma 1, lett. a) e nei centri abitati “in assenza di strumento urbanistico vigente” (comma 3, lett. a).

Per “confine stradale” ai sensi dell'art. 3, comma 1, punto n. 10) del D.Lgs. n. 285/1992 si intende il “limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea”.

Per “centro abitato”, ai sensi dell'art. 3, comma 1, punto n. 8) del D.Lgs. n. 285/1992 si intende un “insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso degli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada”.

Il centro abitato deve essere delimitato dal Comune, ai sensi dell'art. 4 del medesimo D.Lgs. n. 285/1992 e dell'art. 5 del D.P.R. n. 495/1992.

L'art. 127, lettera d) del D.Lgs. 10 settembre 1993, n. 360, concernente disposizioni correttive ed integrative del Codice della strada, ha introdotto all'art. 234 del D.Lgs. n. 285/1992 un nuovo comma 5 secondo il quale le disposizioni degli articoli 16, 17 e 18 del Codice, relative alle fasce di rispetto e le corrispondenti norme regolamentari, non si applicano fino a quando non sia stata deliberata la delimitazione dei centri abitati (a carico dei Comuni ai sensi dell'art. 4) e la classificazione delle strade (a carico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'art. 2).

Fino all'attuazione di tali adempimenti continuano ad applicarsi le previgenti disposizioni in materia, costituite dal D.M. n. 1404/1968 e dall'art. 9 della legge n. 729/1961.

Mi risulta che sia stata effettuata la nuova classificazione delle strade statali e delle autostrade ai sensi dell'art. 2 del Nuovo Codice della strada (D.Lgs. n. 285/1992 e successive modificazioni) e pertanto la distanza da rispettare è ora quella di 30 metri prevista dall'art. 26, comma 3, e dall'art.

28 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice (D.P.R. n. 495/1992 e successive modificazioni), come viene sopra spiegato.

Per quanto concerne il condono delle opere edilizie abusive, disposto con la legge 28 febbraio 1985, n. 47 e successive modificazioni, il Ministero dei LL.PP. con Circolare 30 luglio 1985 n. 3357/25 (in G.U. 8 agosto 1985 n. 184) spiega la portata delle disposizioni di legge anche per quanto concerne la sanatoria delle opere realizzate nelle fasce di protezione del nastro stradale (vedi paragrafo “4. Opere costruite su aree sottoposte a vincolo (art. 32)”, punto “4.3”)

In tale Circolare il Ministero dei Lavori pubblici premette che “sono sanabili le costruzioni realizzate nelle fasce di rispetto a protezione del nastro stradale, a condizione che non costituiscano minaccia alla sicurezza del traffico” ed indica i criteri che i Comuni e gli Enti proprietari delle strade debbono seguire per accertare se esista o meno tale minaccia; questi criteri si basano essenzialmente sul tipo di abuso realizzato (singolo o plurimo, di dimensioni ordinarie o notevoli) e sul luogo dove è stato realizzato (su strada in rettilineo, su intersezioni stradali, in corrispondenza di curve o dossi).

Quanto illustrato nella predetta Circolare rimane valido anche per i successivi condoni straordinari del 1994 e del 2003, in quanto entrambi riaprono i termini, con ulteriori prescrizioni, del condono del 1985.