



Il principio della decisione

La controversia riguarda la legittimità di un intervento comunale che, nell'istituire una Zona 30, aveva ridotto ulteriormente la larghezza disponibile di una strada locale a doppio senso, inserendo un passaggio pedonale e stalli di parcheggio.

Secondo il testo della sentenza, la strada era già più stretta dei parametri dimensionali richiamati dal D.M. 5 novembre 2001. L'intervento aveva ridotto lo spazio disponibile per ciascun senso di marcia a circa 1,23 metri, a fronte del parametro di 2,75 metri per corsia indicato nella decisione.

Il Consiglio di Stato ha respinto l'appello del Comune, confermando l'illegittimità dell'intervento per il contrasto con gli standard di sicurezza stradale e per l'irragionevole peggioramento delle condizioni geometriche della carreggiata.

Il principio operativo da ricavare è quello per cui la discrezionalità comunale nell'organizzazione della circolazione, compresa l'istituzione di una Zona 30, non autorizza a peggiorare ulteriormente le condizioni geometriche e funzionali di una strada in modo incompatibile con gli standard di sicurezza applicabili.

La decisione non afferma che ogni strada esistente debba essere immediatamente adeguata in ogni sua dimensione ai parametri delle strade di nuova costruzione. Distingue, invece, tra un obbligo tendenziale di adeguamento delle strade esistenti e il dovere di non peggiorarne ulteriormente le condizioni, particolarmente quando si realizzano interventi di adeguamento del tronco stradale.

Ricostruzione della vicenda

I residenti di una strada locale a fondo cieco avevano contestato il provvedimento comunale che, nell'ambito della Zona 30, introduceva un passaggio pedonale e parcheggi, riducendo ulteriormente la larghezza destinata al transito.

Il TAR aveva accolto il ricorso, anche sulla base di una verifica tecnica. Il Comune aveva impugnato la decisione sostenendo, in sintesi, che:

- l'amministrazione gode di ampia discrezionalità nella regolazione del traffico;
- il D.M. 5 novembre 2001 non sarebbe stato applicabile a una strada già esistente;
- l'intervento perseguiva anche la tutela dei pedoni;
- l'allargamento della strada era impossibile per la presenza di edificazioni.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto infondati i motivi di appello e ha confermato la decisione del TAR. Ha inoltre indicato la necessità, nel riesame del provvedimento, di valutare una soluzione che concili il doppio senso di marcia con la tutela dei pedoni, eliminando la previsione degli stalli di parcheggio contestati.

Discrezionalità comunale e limiti inderogabili di sicurezza

Il Comune dispone di discrezionalità nella pianificazione della viabilità e nella gestione dei flussi di traffico: può istituire Zone 30, disciplinare i sensi di marcia, organizzare le intersezioni e individuare le funzioni delle singole strade.

Tale discrezionalità, tuttavia, non è illimitata.

Secondo la decisione, l'amministrazione deve rispettare gli standard minimi di sicurezza imposti dalla normativa tecnica, sia nella progettazione delle nuove strade sia negli interventi successivi che modificano l'organizzazione della carreggiata.

Il passaggio decisivo è che una volta individuata la funzione della strada, le sue caratteristiche geometriche non possono essere rimodulate discrezionalmente in contrasto con i parametri minimi applicabili. Nel caso esaminato, il doppio senso di marcia era considerato sostanzialmente obbligato, in quanto necessario per consentire ai residenti di entrare e uscire dalle abitazioni situate in una strada senza sbocco.

D.M. 5 novembre 2001 e strade già esistenti

Il Comune sosteneva che i parametri del decreto ministeriale non fossero cogenti per una strada costruita prima della sua entrata in vigore.

Il Consiglio di Stato ha respinto questa impostazione, articolando il ragionamento in tre passaggi:

1. **Strade esistenti:** sussiste un obbligo tendenziale di perseguire il rispetto degli standard geometrici e funzionali, in ragione della sicurezza degli utenti.
2. **Interventi di adeguamento:** l'obbligo di rispettare i parametri assume carattere inderogabile nei casi indicati dalla decisione, con riferimento all'art. 2 del D.M. 5 novembre 2001.
3. **Divieto di peggioramento:** anche quando l'adeguamento integrale della strada esistente non sia materialmente possibile, non è giustificato un intervento che riduca ulteriormente gli spazi già insufficienti.

La sentenza aggiunge che, nel caso concreto, il Comune aveva richiamato lo stesso decreto ministeriale nel provvedimento impugnato, vincolandosi quindi anche al rispetto dei parametri indicati.

La larghezza della carreggiata e la cunetta di scolo

La decisione considera corretta l'esclusione della cosiddetta zanella, ossia della cunetta destinata allo scolo delle acque, dal computo della larghezza utile della strada.

La ragione è concreta, tale porzione non sarebbe materialmente disponibile per il transito dei veicoli e il passaggio dei pedoni.

Di conseguenza, in una verifica tecnica della sezione stradale non è sufficiente misurare la larghezza complessiva tra i margini fisici: occorre distinguere la superficie effettivamente utilizzabile dalla parte destinata allo smaltimento delle acque.

Tutela dei pedoni e introduzione degli stalli di parcheggio

Il Comune invocava la protezione degli utenti deboli, in particolare dei pedoni.

Il Consiglio di Stato non ha negato la rilevanza di tale obiettivo, ha però ritenuto che la sua invocazione non fosse sufficiente a giustificare l'intervento contestato, soprattutto perché l'amministrazione non aveva dimostrato l'impossibilità di reperire parcheggi in aree adiacenti.

Il punto non è, quindi, che i parcheggi siano sempre incompatibili con una Zona 30. È che la scelta di introdurli deve essere compatibile con la sicurezza e con la funzione della strada, e non può determinare una riduzione inammissibile dello spazio necessario al doppio senso di marcia.

Il Collegio ha rimesso all'amministrazione la valutazione di una soluzione alternativa, eliminando gli stalli contestati e valutando come conciliare il doppio senso con la tutela pedonale.

Impossibilità di allargare la strada: è una giustificazione sufficiente?

No. Secondo la decisione, la presenza di edificazioni che impediscono l'allargamento della strada non giustifica il suo ulteriore restringimento.

Il ragionamento è il seguente:

- l'impossibilità di raggiungere integralmente gli standard geometrici può incidere sulle modalità di adeguamento della strada esistente;
- tale impossibilità non autorizza, però, un intervento che peggiori ulteriormente condizioni dimensionali già insufficienti;
- l'amministrazione deve individuare soluzioni alternative compatibili con la sicurezza e con la funzione della strada.

È una distinzione importante per gli uffici tecnici, perché non poter eliminare una criticità preesistente non equivale ad avere il potere di aggravarla.

MASSIMA

In materia di organizzazione della circolazione stradale, la discrezionalità dell'amministrazione comunale nell'istituzione di Zone 30 e nella regolazione dei flussi di traffico deve essere esercitata nel rispetto degli standard tecnici di sicurezza applicabili alla costruzione e alla manutenzione delle strade. Per le strade esistenti sussiste un obbligo tendenziale di perseguire il rispetto degli standard geometrici e funzionali, che assume carattere inderogabile nei casi di adeguamento individuati dalla normativa tecnica; in ogni caso, non è ammissibile un intervento che peggiori ulteriormente condizioni dimensionali già insufficienti, riducendo lo spazio utile di una carreggiata a doppio senso in misura incompatibile con i parametri applicabili. L'impossibilità materiale di allargare la strada per la presenza di edificazioni non giustifica tale peggioramento, né la generica esigenza di tutela dei pedoni è sufficiente a legittimare l'introduzione di stalli di parcheggio quando non siano state adeguatamente valutate soluzioni alternative. La regolazione della circolazione deve quindi conciliare la funzione della strada, la sicurezza degli utenti e il rispetto degli standard tecnici pertinenti.

Conclusione operativa

La sentenza offre tre indicazioni da tenere presenti nella progettazione e nel controllo della viabilità:

- La Zona 30 non è una deroga generalizzata agli standard di sicurezza stradale.
- L'impossibilità di allargare una strada non legittima automaticamente un ulteriore restringimento.
- La tutela dei pedoni deve essere perseguita attraverso una soluzione complessiva e tecnicamente motivata, non attraverso scelte che compromettano la funzione necessaria della carreggiata.

Giovanni Paris