



PROGETTO DI RICLASSIFICAZIONE AMMINISTRATIVA DELLE STRADE TERRITORIALI.

Relazione tecnica informativa.

Il quadro viabilistico del Comune, allo stato attuale, presenta differenze tra la proprietà del sedime stradale rispetto a chi di fatto esercita il passaggio sulla strada medesima, ovvero, molto spesso, talune strade pur rientrando in proprietà private sono da immemorabile uso di pubblico passaggio, tanto da essere localizzate nei piani urbanistici quali infrastrutture viarie (codice F3) e rientrare abitualmente in programmi manutentivi a carico esclusivo del Comune, al pari di ogni strada comunale.

Più precisamente, il Comune di Zola Predosa, come altri Enti locali, è diventato con il tempo, nei suoi comportamenti e responsabilità esercitate di fatto, proprietario di strade ad uso pubblico delle quali, tuttavia, non possiede il titolo giuridico del diritto di proprietà.

Questi comportamenti di fatto esercitati dal Comune hanno la propria origine in obblighi di cessione strade (ed altri *standards* urbanistici) previsti in vecchie convenzioni di lottizzazione, o in caso di interventi edilizi diretti, all'interno di datate licenze edilizie, o, altre volte, in atti unilaterali d'obbligo, altre volte ancora, in rogiti di trasferimento della proprietà fra soggetti privati.

Sovente però, le obbligazioni precedentemente descritte non sono state né onorate, né trascritte in atti regolari di trasferimento, determinando così l'utilizzo della strada in capo al Comune per immemorabile uso, ma senza lo specifico titolo giuridico.

Oppure, talvolta, pur trovando origine in obbligazioni contrattuali pregresse, queste risultano difficilmente reperibili, perché non opportunamente trascritte al tempo di stipula o, altre volte, nei decenni passati, perché sono state scorrettamente archiviate.

Dalla situazione descritta origina la necessità di provvedere ad un riordino della classificazione amministrativa di tutte le strade del territorio, in modo da definire più chiaramente le responsabilità in termini manutentivi, legittimando in un caso il comune ad effettuare manutenzione, o, in altro caso, responsabilizzando i soggetti privati a farla, o in altri casi ancora, definendo puntualmente il concorso di spesa tra le due parti (pubbliche e private).

Inoltre, è da considerarsi utile al fine che, per Legge Regionale 19/08/1994 n 35, i Comuni e le Province provvedano per delega ad adottare i provvedimenti di classificazione delle strade.

Tale operazione consiste, in particolare, nell'aggiornamento degli elenchi strade in ordine alla loro classificazione amministrativa, tesa cioè a palesare e normare le responsabilità del comune e quelle di privati.

Il risultato atteso, dunque, è quello di un elenco strade che divida quelle comunali, dalle private o delle vicinali pubbliche non solo in base allo stato di proprietà del sedime, ma soprattutto in base al reale utilizzo di esse da parte della collettività.

All'elenco si associano schemi di ausilio interpretativo (areogrammi e istogrammi), ma soprattutto le planimetrie territoriali che riportano per ogni strada, e/o tratti di essi, la loro indicazione planimetrica per meglio individuarle territorialmente e comprenderne il tipo di classificazione attribuita, mediante una specifica legenda cromatica.

Questo elenco aggiornato è il risultato di un approfondito e complesso studio tra la giurisprudenza nel merito esistente e le volontà/disponibilità politiche manutentive territoriali.

Allo scopo si sono adottate sinergie con l'Ufficio legale unico (Casalecchio-Zola) durante il corso di questi anni, mirate ad attribuire le giuste interpretazione a testi di legge e giurisprudenziali in tema di classificazione stradale.

Importante precisare che, come suddetto, la presente riclassificazione è di tipo amministrativo, ossia funzionale alla gestione stradale in termini di manutenzione, organizzazione dell'assetto, apposizione di eventuali vincoli e responsabilità conseguenti, a prescindere, e quindi senza modificare, lo stato di proprietà del sedime per il quale la cessione del titolo non fornisce immediati benefici all'Ente e comporta un lavoro puntuale e di mediazione assai più lungo e talvolta costoso.

Pertanto, prescindendo dalle strade già classificate Provinciali (oltre i centri urbani su cui non è convenzionato con il Comune alcun accordo di gestione) e dai tratti Autostradali, la cui competenza è estranea al Comune, la nuova classificazione ai fini amministrativi individua quattro diverse topologie che si elencano di seguito, individuate anche graficamente dalla planimetria allegata al presente atto:

1 - STRADE COMUNALI (in planimetria di colore rosso):

Rientrano in tale tipologia

- tutte le strade che, a prescindere dalla titolarità del sedime, sono all'interno dei centri abitati* e svolgono funzione di collegamento funzionale con altre strade comunali o di congiunzione a siti di interesse pubblico (parchi, edifici pubblici o altro) e sulle quali pertanto esiste un evidente uso pubblico, c.d. *iure servitutis publicae*. Nella maggioranza dei casi l'uso pubblico non è formalizzato, ma si qualifica *ab immemorabili*, ovvero si identifica nella protrazione dell'uso stesso da tempo immemorabile, nel senso che non si può risalire all'origine essendo la stessa lontana nel tempo, a mezzo di evidenti responsabilità e cure manutentive della strada.
*A norma dell'art.2, comma 7 del NCDS le strade urbane e locali sono sempre comunali quando situate all'interno dei centri abitati.
- tutte le strade, sia del centro urbano che extraurbane, la cui **titolarità del sedime è già comunale** (dunque la cui responsabilità manutentiva non è rimandabile a terzi);

VIABILITA': transito aperto a tutti, salvo limitazioni previste (ed es. zone pedonali, etc)

MANUTENZIONE: In questi casi la manutenzione e la responsabilità della strada è comunale.

*

2 - STRADE PRIVATE (in planimetria di colore azzurro):

Rientrano in tale tipologia

- tutte le strade con sedime intestato a privati, situate all'interno dei centri urbani e su cui non insiste uso pubblico (nei modi sopra esplicitati).
- tutte le strade con sedime intestato a privati, situate all'esterno dei centri urbani (le c.d. **Strade Vicinali Private**) e su cui non insiste uso pubblico (nei modi sopra esplicitati).

VIABILITA': transito aperto ai soli autorizzati delle proprietà afferenti e servite, regolato tra gli interessati in ambito di rapporti privatistici, dalle eventuali servitù prediali e i diritti regolamentati dal codice civile. L'indicazione di strada privata resta a cura dei proprietari della sede stradale.

MANUTENZIONE: In questi casi la manutenzione e la responsabilità della strada è privata

3 - STRADE VICINALI ad uso pubblico (in planimetria di colore verde):

Rientrano in tale tipologia

- tutte le strade situate fuori dai centri urbani, la cui titolarità del sedime è privata (o, pur essendo tratto non mappato, catastalmente risulti quale espressa nomenclatura "strada vicinale"), ma gravate da uso pubblico nei modi sopra indicati.

VIABILITA': transito aperto a tutti, salvo limitazioni previste (ed es. zone pedonali, etc)

Lorenzo, la parte a sud extraurbana di Via San Pancrazio (come meglio precisato dalle planimetrie) e il tratto di Via Bertoloni che collega Via Verardini a Via Predosa (già definito vicinale con delibera di CC 145 del 1959 senza che nel tempo si siano modificato gli usi pubblici sul tratto stradale).

Il concorso di spesa del Comune alla manutenzione di queste strade, per i disposti normativi citati, varia da un minimo del 20% ad un massimo del 50% del totale, in relazione quanto stabilirà per ciascuna situazione lo statuto del consorzio che verrà a costituirsi.

Il comune dovrà convocare d'ufficio, o per richiesta di interessati, "annualmente, o quando occorra" gli utenti di strade vicinali per deliberare su necessità opere di manutenzione e di ripartizione di spesa. Se quanto deliberato non viene rispettato, sarà il Comune ad intervenire.

Per la gestione dei consorzi, inoltre, il Comune dovrà stabilire apposito fondo ed in caso di interventi urgenti, il Sindaco, può disporre interventi a carico degli interessati.

Utilmente alla divisione di spesa tra i consorziati, il Comune dovrà, per ogni strada, redigere un riparto millesimale che consideri l'incidenza del soggetto privato rispetto alla strada vicinale di uso pubblico.

E', quindi, evidente che, a fronte di un riordino amministrativo della gestione manutentiva stradale, finalizzata a contenere, palesare e riordinare le responsabilità e gli oneri del Comune sulle strade territoriali, questo progetto, però, genererà inevitabilmente ed obbligatoriamente, una nuova mole di lavoro per la gestione dei consorzi, per la quale sarebbe opportuna la costituzione di un apposito Ufficio dedicato alla loro gestione.

.....

Iter approvazione e delibere conseguenti.

Per quanto attiene l'iter di approvazione della presente classificazione amministrativa, in ordine alla legge regionale 35 del 1994, la competenza in materia è Consigliare, pertanto il presente studio, una volta presentato alla giunta mediante informativa, verrà proposto in approvazione al Consiglio Comunale.

La delibera sarà pubblicato all'albo pretorio per 15 giorni ed entro il termine dei 30 giorni successivi alla scadenza della pubblicazione, gli interessati possono presentare eventuali osservazioni e/o opposizioni.

Il comune trasmetterà al termine (e controdedotte le eventuali osservazioni) i nuovi elenchi strade alla Regione per la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale. Il provvedimento sarà efficace due mesi dopo la pubblicazione sul BUR medesima.

L'elenco avrà lo scopo anche di aggiornare il precedente progetto ARS (Archivio Regionale Strade) pubblicato l'anno precedente sul BUR, per i dati di Zola Predosa, trasmessi per il tramite della Comunità Montana Valle del Samoggia.