

RISPOSTA. - La normativa vigente (decreto ministeriale 1° febbraio 2006 e circolare Enac APT 36 del 30 ottobre 2013) prevede che l'Enac interviene nel processo di autorizzazione all'uso delle avio-elisuperfici solo nella fase di verifica tecnico-operativa ovvero quando l'infrastruttura è già stata realizzata, prendendo atto delle dichiarazioni effettuate dai Gestori in fase di istanza. Nella scelta dei siti o delle verifiche attinenti a vincoli archeologici o paesaggistici risponde il Comune nell'esercizio delle proprie funzioni o altro ente specificatamente preposto.

Il gestore della struttura eliportuale denominata "Agira" è stato incaricato dal sindaco di Agira, Comune proprietario dell'area e dell'infrastruttura, ad attivare gli adempimenti previsti per la gestione di una elisuperficie ai sensi della normativa citata.

La richiesta di autorizzazione all'uso notturno per attività di elisoccorso dell'elisuperficie è stata presentata all'Enac il 22 giugno 2016 dal gestore incaricato.

L'ente ha comunicato che la verifica tecnico-operativa è stata effettuata il 29 luglio 2016 alla presenza del gestore dell'infrastruttura e di un funzionario del Comune di Agira. In esito all'istruttoria, a seguito della verifica delle dichiarazioni prodotte dal gestore e del sopralluogo, l'Enac ha negato l'autorizzazione all'uso notturno per l'attività di elisoccorso e ha chiesto integrazioni sia di tipo infrastrutturale sia di tipo documentale, attivando in tal modo le norme procedurali di cui al citato decreto ministeriale in tema di gestione e uso di avio-idro-elisuperfici.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

DELRIO

(29 dicembre 2016)

---

IURLARO. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

sono numerosi gli incidenti, anche mortali, avvenuti in questi anni lungo le strade provinciali che collegano Latiano con Mesagne, Oria, Torre Santa Susanna, San Vito dei Normanni, San Michele Salentino e, più in generale, in tutta la provincia di Brindisi a causa degli alberi che insistono in maniera troppo ravvicinata alla carreggiata;

l'associazione culturale "L'Isola che non c'è" più volte ha chiesto alle autorità competenti (i Ministeri dei lavori pubblici, dell'interno, dei trasporti, la Provincia di Brindisi, il Comune di Mesagne, la Procura della Re-

pubblica di Brindisi, il prefetto di Brindisi, il comando generale dei Carabinieri di Brindisi, il questore di Brindisi, i sindaci di Latiano, di Oria, di San Michele Salentino, di San Vito dei Normanni e Torre Santa Susanna) di verificare se le strade extraurbane rispondano a tutti i requisiti previsti dal codice della strada, anche alla luce della sentenza della Cassazione n. 17601 del 15 aprile 2010 che ha ribadito quanto previsto dalle leggi vigenti e cioè che la distanza degli alberi dal limite della carreggiata deve essere non inferiore ai 6 metri;

l'associazione ha inoltre sollecitato più volte le autorità a verificare se lungo queste strade i pali dell'illuminazione si trovano ad una distanza regolamentare,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia al corrente delle indagini in corso e se non si renda necessario, qualora dovesse emergere che le distanze di alberi e pali della luce non risultano conformi alle leggi, di avviare con urgenza la messa in sicurezza delle strade e porre in essere tutte le più idonee cautele attraverso la predisposizione dei *guard-rail* nei tratti ove sono presenti alberi a meno di 6 metri dalla carreggiata, in ossequio anche a quanto prevede la sentenza della Corte di cassazione;

se non ritenga opportuno dare disposizioni agli organi competenti di predisporre apposite ispezioni dei tratti di strada di pertinenza, proprio al fine di segnalare eventuali anomalie relative alle distanze degli alberi dalle carreggiate.

(4-06257)

(4 agosto 2016)

RISPOSTA. - Le strade provinciali in questione, inizialmente gestite dalla società ANAS, sono state trasferite alla competenza dell'amministrazione provinciale con i seguenti provvedimenti: strada provinciale Latiano-Oria con regio decreto 27 dicembre 1869, strada provinciale Latiano-San Vito dei Normanni e Latiano-Torre con regio decreto 2 giugno 1887, strada provinciale Latiano-Mesagne con decreto ministeriale 12 febbraio, Latiano-San Michele salentino con decreto ministeriale 25 febbraio 1960. Si tratta di strade di vecchia costruzione, per le quali all'epoca della realizzazione non vi era l'obbligo, dettato dal vigente codice della strada, di posizionare gli alberi ad una distanza minima di 6 metri dal confine della carreggiata; dette arterie nel corso degli anni sono state oggetto di lavori di allargamento e bitumazione della sede stradale.

Il Ministero dell'interno ha comunicato che annualmente l'amministrazione provinciale effettua una ricognizione puntuale delle necessità di ordine manutentivo del piano viabile, procedendo all'installazione di barriere di sicurezza (*guard rail*) e di segnaletica verticale ed orizzontale, con riduzione del limite di velocità a 50 chilometri orari a tutela della sicurezza degli utenti della strada.

In merito alla sentenza emessa dalla Corte di cassazione 7 maggio 2010, n. 17601, si ritiene utile evidenziare che il quadro giurisprudenziale in merito all'applicabilità dell'articolo 26, comma 6, del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada non è univoco e che la sentenza si riferisce al singolo caso concreto, non costituendo di fatto enunciazione di un principio generale.

Appare utile segnalare anche la sentenza emessa il 22 aprile 2014 dal Tribunale di Ravenna nella quale il giudice per le indagini preliminari, oltre ad evidenziare che "la citata pronuncia n. 17601 è l'unica della Cassazione penale in merito all'applicabilità dell'art. 26 Reg. Cod. Strad. a un caso di incidente con esito mortale", non ne condivide l'interpretazione accolta nella suddetta pronuncia.

Al riguardo si ritiene di dover puntualizzare il quadro normativo di riferimento.

Si osserva preliminarmente che l'articolo 26 del regolamento, rubricato "Fasce di rispetto fuori dai centri abitati", si applica, ai sensi del comma 1 dell'articolo 16 del codice della strada, "ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati". La fascia di rispetto, come definita dal punto 22 del comma 1 dell'articolo 3 del codice della strada, è la striscia di terreno, esterna a confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili. La fascia di pertinenza, come definita dal punto 21, è la striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale. È parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada.

Dal combinato disposto di queste definizioni e dell'articolo 6 del regolamento, in base ad una rigida lettura delle norme sulle fasce di rispetto, si dovrebbe dedurre che le disposizioni dell'articolo 26 del regolamento si applichino solo sulle fasce di rispetto, esternamente alla fascia di pertinenza.

Il principio fondamentale delle fasce di rispetto è costituito dalla tutela della proprietà stradale e della sicurezza della circolazione stradale, in termini di distanze di visibilità, presenza di potenziali ostacoli nei confronti di veicoli in svio, protezione della carreggiata da eventuali cadute di elementi di varia natura. Pertanto, la norma del divieto di impiantare alberi lateralmente alla strada si può interpretare nel senso che, se vige nelle fasce di

rispetto per i soggetti privati, a maggior ragione dovrebbe valere nelle fasce di pertinenza per l'ente proprietario o gestore della strada.

In base a questa lettura della norma dell'articolo 26, il problema della "legittimità" degli alberi impiantati lateralmente alla strada si riduce a definire il regime temporale della disposizione, ovvero se essa debba applicarsi a tutti gli alberi, da impiantare o già impiantati, o se debba valere unicamente per le nuove piantumazioni.

Occorre evidenziare come il termine "impiantato", utilizzato nel codice della strada, non si ritiene che sia adoperato per caso, riferendosi nell'accezione comune, a nuovi alberi, così come, nel comma 1 dell'articolo 26, è utilizzato il termine "aprire", che si ritiene che si riferisca a canali o fossi ancora da realizzare. Tale lettura dell'articolo 26 porterebbe a dire che gli alberi già impiantati prima dell'entrata in vigore del codice della strada, anche se non rispettassero la disposizione del comma 6 dell'articolo 26, ovvero la distanza minima dal confine stradale di 6 metri, non sarebbero comunque "fuorilegge", poiché la norma impedisce di impiantare nuovi alberi ma non obbliga la rimozione di quelli esistenti.

Pertanto, alla luce del vigente quadro normativo, la competente Direzione generale ritiene che gli alberi impiantati prima dell'entrata in vigore del codice della strada nelle fasce di rispetto ad una distanza inferiore ai 6 metri non devono essere rimossi e non si deve neppure provvedere alla rimozione degli alberi già impiantati lateralmente alla strada nella fascia di pertinenza. Tuttavia, gli alberi devono essere adeguatamente protetti, così come tutti gli altri elementi come costruzioni, muri, pali e sostegni potenzialmente pericolosi per gli utenti della strada presenti sia nella fascia di pertinenza che in quella di rispetto.

L'articolo 14 del nuovo codice della strada specifica i poteri e i compiti degli enti proprietari delle strade, disponendo che essi devono provvedere alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo nonché al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze. Le modalità con le quali l'ente gestore può e deve intervenire per proteggere gli ostacoli o i punti pericolosi sono molto diverse fra loro poiché, a seconda delle circostanze, dei luoghi, degli spazi utili, della regolarità o discontinuità degli elementi, può optare per soluzioni o di tipo attivo, quali misure di regolazione e gestione della circolazione, o di tipo passivo, quali sistemi di protezione e ritenuta dei veicoli.

Nell'ambito dei sistemi di protezione passiva, l'articolo 6 del decreto ministeriale 21 giugno 2004, recante aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale, stabilisce che: per le strade esistenti o per allargamenti in sede di strade esistenti il progettista potrà prevedere la collocazione dei dispo-

sitivi con uno spazio di lavoro (inteso come larghezza del supporto a tergo della barriera) necessario per la deformazione più probabile negli incidenti abituali della strada da proteggere, indicato come una frazione del valore della massima deformazione dinamica rilevato nei *crash test*.

Al riguardo la Direzione generale per la sicurezza stradale ha emanato la circolare esplicativa n. 62032 del 21 luglio 2010, la quale stabilisce che: le protezioni dei punti singolari sono definite dal progettista delle installazioni e non corrispondono ad uno specifico prodotto omologato o assoggettato a prova di *crash*. Per la protezione di questi punti il progettista dovrà prevedere soluzioni specifiche per tener conto delle esigenze di sicurezza di terzi ed anche dei veicoli transitanti in direzione opposta, ad esempio nel caso di protezione di ostacoli già presenti all'interno dello spartitraffico o in prossimità del margine stradale.

In tale quadro gli strumenti normativi esistenti consentono di fatto all'ente proprietario di intervenire per proteggere i punti singolari lungo le infrastrutture stradali; indubbiamente gli interventi per la protezione dei suddetti punti non possono non tenere in debita considerazione la presenza di aree vincolate dal punto di vista paesaggistico e, nel caso specifico, di alberi secolari, che costituiscono di fatto un importante patrimonio nazionale storico-naturalistico.

Inoltre, si ritiene opportuno segnalare che la circolare n. 8321 dell'11 agosto 1966 del Ministero dei lavori pubblici, "Istruzioni per la salvaguardia del patrimonio arboreo in rapporto alla sicurezza della circolazione stradale", trattava espressamente l'argomento sino all'entrata in vigore del nuovo codice della strada.

Si richiama sulla questione il decreto 23 ottobre 2014, "Istituzione dell'elenco degli alberi monumentali d'Italia e principi e criteri direttivi per il loro censimento", emanato dal Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali di concerto con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai sensi della legge 14 gennaio 2013, n. 10, "Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani".

In merito ai pali di illuminazione ed alla loro collocazione, si comunica che il capitolo II del decreto interministeriale 27 marzo 1988, n. 449, prescrive che per i sostegni delle linee elettriche sorreggenti anche lampade di illuminazione pubblica si applicano le distanze prescritte dal regolamento di esecuzione del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, relative alla segnaletica verticale. Nel caso in cui i pali di illuminazione dovessero costituire degli ostacoli fissi, analogamente alle alberature, le modalità con le quali l'ente gestore può e deve intervenire per proteggere gli ostacoli o i punti pericolosi sono molto diverse fra loro poiché, a seconda delle circostanze, dei luoghi, degli spazi utili, della regolarità o discontinuità

degli elementi, può optare per soluzioni o di tipo attivo, quali misure di regolazione e gestione della circolazione, o di tipo passivo, quali sistemi di protezione e ritenuta dei veicoli.

Si segnala, infine, la possibilità di utilizzare pali testati con esito positivo, ai sensi della norma EN12767, presso laboratori accreditati, che in via generale possono essere considerati supporti cedevoli e pertanto non soggetti all'obbligo di protezione, fermo restando l'onere di valutare le conseguenze dell'eventuale caduta della struttura urtata.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

DELRIO

(29 dicembre 2016)

---

MANCONI. - *Al Ministro della giustizia.* - Premesso che a quanto risulta all'interrogante:

il presidente degli Stati Uniti Obama ha annunciato di voler chiudere la prigione di Guantánamo, aperta per la prima volta l'11 gennaio del 2002 e finalizzata alla reclusione di prigionieri di guerra catturati in Afghanistan o comunque ritenuti presunti terroristi internazionali;

i reclusi a Guantánamo non sono mai stati ritenuti prigionieri di guerra, né sono stati formalmente accusati mai di alcun crimine specifico;

la prigionia a Guantánamo viola le regole dello Stato di diritto, in quanto configura un'ipotesi di detenzione arbitraria, non soggetta ad alcun controllo giurisdizionale;

il 10 luglio 2016 l'Italia si è resa disponibile ad accogliere, per motivi umanitari, Fayiz Ahmad Yahia Suleiman, cittadino yemenita detenuto da più di 14 anni nel campo di prigionia Guantánamo; il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale ha diffuso una nota, nella quale accettava l'istanza di Suleiman, acconsentendo alla richiesta degli Stati Uniti;

nelle scorse settimane, le agenzie di stampa hanno dato notizia del trasferimento del signor Fayiz Suleiman da Guantánamo nelle carceri italiane;

in base all'ordinamento italiano, nessuno può essere trattenuto in un istituto penitenziario, se non sulla base di un provvedimento giurisdizionale,