

Publicato il 30/04/2026

Sent. n. 26/2026

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale della Valle D'Aosta

(Sezione Unica)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 19 del 2025, proposto dal signor [omissis], rappresentato e difeso dall'avvocato Daniele Labbate, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

contro

il Comune di Courmayeur, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'avvocato Piercarlo Carnelli, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia; la RAV - Raccordo Autostradale Valle D'Aosta s.p.a., rappresentata e difesa dall'avvocato Elisabetta Buranello, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

per l'annullamento

- della nota prot. n. [omissis] del Servizio Tecnico Urbanistico del Comune di Courmayeur, con la quale - a conclusione della conferenza dei servizi - è stata respinta la domanda di rilascio del permesso di costruire per la ristrutturazione edilizia del fabbricato con destinazione d'uso civile abitazione sito a Courmayeur, [omissis], oggetto della pratica edilizia n. [omissis];
- del parere negativo al rilascio del permesso di costruire per il suddetto intervento edilizio in data [omissis], reso dalla R.A.V. s.p.a. nell'ambito della conferenza dei servizi;
- (ove esistente) dell'ulteriore parere negativo di cui si dà atto nella nota del [omissis], con cui la R.A.V. s.p.a. avrebbe ribadito la posizione assunta con il parere del [omissis];
- del verbale della seduta della conferenza dei servizi del [omissis];
- di ogni altro atto presupposto, preparatorio, connesso e consequenziale della serie procedimentale, anche non conosciuto, ivi compresa - per quanto possa occorrere - la nota del [omissis] del Servizio Tecnico Urbanistico del Comune di Courmayeur.

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio del Comune e della R.A.V. - Raccordo Autostradale Valle d'Aosta s.p.a. (d'ora innanzi anche solo "RAV");

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 14 aprile 2026 il dott. Daniele Busico e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

1. Con ricorso notificato il 24 marzo 2025 e depositato il successivo giorno 3 aprile il signor [omissis] ha impugnato il provvedimento in epigrafe col quale il Comune di Courmayeur ha respinto la sua domanda di rilascio del permesso di costruire per la ristrutturazione edilizia del fabbricato di sua proprietà con destinazione d'uso civile abitazione sito nel predetto comune, [omissis].

Il fabbricato esistente si trova al di fuori del centro abitato, e, secondo la dichiarazione asseverata del progettista, all'interno della zona edificabile o trasformabile definita dal Comune e ricadente all'interno della fascia di rispetto dei 30 m dal confine autostradale.

Il progetto prevede la demolizione e ricostruzione del fabbricato entro lo stesso sedime, con arretramento dal confine stradale, riduzione della superficie coperta e lieve innalzamento della quota rispetto all'esistente.

Il diniego è stato espresso, in conformità al parere della concessionaria del tratto autostradale, sul rilievo che l'immobile ricade in fascia di rispetto autostradale ove è vietato "costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo o materiale" (art. 26 del d.P.R. n. 495/1992 e art. 16 codice della strada).

2. Il ricorrente ha dedotto censure di violazione di legge ed eccesso di potere.

3. Il Comune e la concessionaria (d'ora innanzi anche RAV) si sono costituiti in giudizio in resistenza al ricorso.

4. All'udienza pubblica del giorno 14 aprile 2026 la causa è passata in decisione.

5. Il ricorso è infondato, il che consente di prescindere dall'esame dell'eccezione preliminare di inammissibilità e/o improcedibilità del ricorso sollevata dalla RAV sul rilievo di un preesistente parere negativo non tempestivamente impugnato (prot. [omissis]).

6. Con il primo motivo l'interessato contesta che il Comune di Courmayeur abbia ignorato il parere favorevole della Soprintendenza e si sia adeguato esclusivamente all'unico parere negativo espresso in conferenza dei servizi, in violazione del principio delle posizioni prevalenti di cui all'art. 14-ter, comma 7, della legge n. 241/1990. Il diniego sarebbe illegittimo anche perché fondato su un parere (quello della RAV) negativo generico e non motivato, a fronte di un parere favorevole approfondito che evidenziava i benefici dell'intervento e l'assenza di rischi per la sicurezza stradale.

6.1. Il motivo è infondato.

6.2. La censura si fonda sull'erroneo presupposto che il Comune dovesse svolgere una comparazione tra valutazioni tecnico-discrezionali contrastanti e, poi, individuare le posizioni prevalenti in seno alla conferenza di servizi.

Invece, come si vedrà nel prosieguo, la RAV e il Comune erano *in toto* vincolati alla pura e semplice applicazione dell'art. 26, comma 3, del d.P.R. n. 495/1992, con la conseguenza che l'intervento, ricadendo nella fascia di rispetto autostradale, non poteva in assoluto essere assentito.

Ne deriva, sotto questo primo profilo di censura l'irrelevanza della circostanza che il diniego sia fondato sulle sole valutazioni della RAV, atteso che il vincolo di inedificabilità nella fascia di rispetto ha carattere assoluto (come già ritenuto da questo T.A.R., n. 37/2021) e comporta anche obblighi repressivi in caso di violazione (T.A.R. Emilia-Romagna, n. 135/2026).

Non esiste infatti, contrariamente a quanto ritenuto nel ricorso, posizione prevalente o motivazione rafforzata che possano porsi in contrasto con una espressa prescrizione di legge di divieto.

6.3. In ogni caso, anche per quanto si dirà, il diniego è adeguatamente motivato, essendo fondato su un'istruttoria completa e sufficientemente approfondita da parte della RAV, conforme al quadro normativo e ai consolidati orientamenti giurisprudenziali che, si ripete, qualificano il vincolo rilevato dalla concessionaria come assoluto (Cons. di Stato, n. 4498/2025).

6.4. Le censure *sub* 1) sono, perciò, complessivamente infondate.

7. Col secondo motivo il ricorrente ha dedotto

a) che non era necessario acquisire nella conferenza di servizi il parere della concessionaria, in virtù della prassi dello stesso Comune di Courmayeur, che nel 2014 ha rilasciato un permesso di costruire per un intervento analogo senza richiedere il parere della concessionaria autostradale, pur in presenza della fascia di rispetto;

b) che, secondo un'interpretazione sistematica dell'art. 26 del d.P.R. n. 495/1992, il divieto ivi stabilito riguarda solo interventi assimilabili a nuove costruzioni o ampliamenti, e non le ipotesi di demolizione e ricostruzione, come nel caso di specie, riconducibile alla ristrutturazione edilizia;

c) che il Comune ha applicato in modo rigido e irragionevole la normativa, senza considerare le peculiarità dei luoghi e dell'intervento - che escludono rischi per la sicurezza - né motivare concretamente le ragioni ostative, limitandosi a un'applicazione automatica del divieto.

7.1. Anche questi rilievi sono infondati.

7.2. Quanto al primo profilo si deve subito osservare che l'acquisizione del parere della concessionaria, cui sono demandati i poteri di vigilanza e controllo in materia, era dovuto e – in ogni caso – l'indicazione espressa dalla RAV ha fatto emergere un'oggettiva ragione ostativa comunque rilevante e non superabile.

Ne consegue che, per quanto osservato nell'esame del motivo *sub* 1), anche qualora si ritenesse non necessaria l'acquisizione del parere in questione, tale circostanza non sarebbe comunque idonea ad avvantaggiare la posizione del ricorrente. Infatti, si ripete, per la natura del vincolo rilevato, l'eventuale superfluità del parere acquisito nella conferenza di servizi – anche in difformità da quanto avvenuto in precedenza - non inciderebbe sull'esito della vicenda, poiché il progetto risulta in ogni caso in contrasto con un divieto che presenta carattere oggettivo e assoluto.

7.3. Quanto al secondo profilo di censura si osserva quanto segue.

L'art. 26, comma 3, del d.P.R. n. 495/1992 prevede che “Fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'articolo 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 fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

a) 30 m per le strade di tipo A [...]”.

Costituisce un principio pacifico nella giurisprudenza quello secondo cui le fasce di rispetto stradale, in attuazione delle norme poste dal codice della strada, non costituiscono vincoli urbanistici, ma misure poste a tutela della sicurezza stradale, che, tuttavia, comportano l'inedificabilità delle aree interessate e sono a tal fine recepite nella strumentazione urbanistica primaria (cfr., Cons. di Stato, n. 2602/2021).

Inoltre, secondo un consolidato orientamento, la norma va interpretata nel senso che il vincolo delle fasce di rispetto stradale o viario, è di inedificabilità assoluta traducendosi in un divieto assoluto di costruire che rende inedificabili le aree site in fascia di rispetto stradale o autostradale, indipendentemente dalle caratteristiche dell'opera realizzata e dalla necessità di accertamento in concreto dei connessi rischi per la circolazione stradale, operando “direttamente e automaticamente” (in termini, Cons. di Stato, n. 10315/2024).

La natura assoluta del vincolo di inedificabilità è determinata dalla necessità, non solo di salvaguardare la sicurezza stradale e la sicurezza di coloro che abitano nelle zone circostanti le arterie viarie, ma anche quella di garantire la possibilità di ampliamento di queste ultime, o di realizzare strutture connesse alla migliore circolazione stradale, minimizzando l'impatto dell'occupazione e della espropriazione dei suoli privati e, altresì, nel caso in cui l'espropriazione si renda necessaria, l'esborso finanziario dell'amministrazione (in maniera consentanea a quanto stabilito dall'art. 97, comma 1, Cost.). Il vincolo di inedificabilità assoluta connesso alla presenza di un'arteria autostradale è dunque preordinato anche ad evitare l'aumento di valore degli immobili preesistenti, che possono conseguire ad interventi che vadano al di là della mera manutenzione e conservazione, il quale aumento di valore comunque inciderebbe sull'indennità dovuta in occasione di un eventuale esproprio o di una eventuale occupazione temporanea (in questi precisi termini, Cons. di Stato, n. 2156/2026). Nelle zone sulle quali insiste un vincolo di inedificabilità assoluta, sopravvenuto alla realizzazione di fabbricati, deve pertanto ritenersi consentito di effettuare solo gli interventi funzionali al mantenimento del bene nella sua consistenza originaria (Cons. di Stato, n. 10315/2024, relativo a una “demoricostruzione di struttura preesistente e non abusiva”, e n. 1646/2024, relativo a “interventi che si traducano in ristrutturazione con ampliamento mediante recupero all'uso di volumi tecnici preesistenti”).

Applicando tali principi al caso di specie, il Collegio rileva che l'intervento progettato prevede l'integrale demolizione del fabbricato esistente e la ricostruzione dell'immobile entro lo stesso sedime, con arretramento dal confine stradale, riduzione della superficie coperta e lieve innalzamento della quota rispetto all'esistente.

Per quanto, sul piano edilizio, può riconoscersi che la demolizione integrale con ricostruzione rientri nel concetto della cd. ristrutturazione pesante, ciò non toglie che l'art. 26, comma 3, del d.P.R. n. 495/1992, come interpretato dalla giurisprudenza amministrativa, vieta in modo chiaro la "ricostruzione" entro la fascia di rispetto, a prescindere dallo specifico *nomen juris* dell'intervento. La normativa che disciplina la fascia di rispetto autostradale si riferisce infatti a qualsiasi ipotesi di "ricostruzione", con l'ulteriore precisazione che, "se le menzionate disposizioni non contengono alcun riferimento alla nozione di "ristrutturazione edilizia" è perché la normativa speciale considera qualsiasi ricostruzione come soggetta alle distanze dal confine stradale, senza possibilità di escludere quegli interventi che il Legislatore considera diversamente ad altri effetti" (Cass. civ., n. 2656/2015). Al riguardo s'è affermato che "L'interpretazione letterale e teleologica della normativa speciale stradale ha come effetto che la locuzione "ricostruzioni" comprende, a prescindere dalle qualificazioni di natura edilizia, tutti quegli interventi che, a seguito dell'integrale demolizione dell'opera, ne determinano la nuova realizzazione; visto l'art. 12 delle Preleggi, per cui non può essere attribuito un senso diverso e tanto meno contrario da quello risultante dal significato proprio delle parole e dalla intenzione del legislatore (in termini Cass. Civ., n. 9852/2002) e atteso che il ricorso all'analogia legis presuppone la sussistenza di una lacuna nell'ordinamento che concerne la regolamentazione della fattispecie concreta (non presente nel caso di specie)" (Cons. di Stato, n. 10315/2024 citata).

7.4. Quanto al terzo profilo, contrariamente a quanto sostenuto dalla parte ricorrente, l'applicazione del divieto dell'art. 26, comma 3, del d.P.R. cit. all'intervento di ricostruzione proposto non richiede la verifica in concreto dell'esistenza di un rischio maggiorato per la circolazione.

Come già più sopra chiarito, infatti, "la distanza minima di mt. 30 all'interno dei centri abitati oppure nelle aree fabbricabili fuori, entro cui opera il divieto di edificabilità assoluto e inderogabile nell'ambito della fascia di rispetto autostradale, è volta ad assicurare il prioritario interesse pubblico alla sicurezza del traffico e all'incolumità delle persone oltre ad assicurare l'esecuzione di lavori di manutenzione, la realizzazione di opere accessorie e di ampliamento della sede stradale che sarebbero impediti dalla presenza di edificazioni e/o manufatti prossimi alla sede stradale; ed al riguardo fatto riferimento ad un ampio concetto di capacità manutentiva, anch'essa attinente alla sicurezza e fluidità della circolazione, che non si presta ad essere valutata caso per caso per l'impossibilità di prevedere future evenienze. Per tali motivi, la normativa in materia impone delle distanze minime non derogabili tra le costruzioni e le strade, c.d. fasce di rispetto, che devono rimanere inedificate a prescindere dall'effettivo pericolo ai beni giuridici protetti nello specifico caso. Si tratta di limiti che si applicano sia alle nuove costruzioni sia alle ricostruzioni a seguito di demolizione, sia agli ampliamenti di edifici fronteggianti le autostrade di qualunque tipo. (vedasi, *ex multis*, T.A.R. Campania sezione staccata Salerno 446/2021; Consiglio di Stato 1250/2018).

Per tale ragione tutte le considerazioni volte a dimostrare la mancanza di pericolo per i beni per la cui salvaguardia la fascia di rispetto è prevista dall'ordinamento, non sono rilevanti." (T.A.R. Valle d'Aosta, n. 37/2021 già citata).

L'interpretazione fatta propria da questo T.A.R. nella pronuncia appena citata, a cui il Collegio intende dare continuità, è stata pure costantemente confermata dalla giurisprudenza successiva: in questa applicazione "automatica" della norma sta il carattere "assoluto" del divieto. Proprio perché volto ad assicurare la disponibilità di una fascia utilizzabile per molteplici finalità pubbliche – minimizzando l'impatto dell'eventuale futura occupazione/espropriazione dei suoli privati, anche in connessione al relativo esborso finanziario dell'amministrazione senz'altro accresciuto da una ri-edificazione come quella proposta - la sua attuazione è indipendente dalle concrete caratteristiche dell'intervento di ristrutturazione edilizia, dalla condizione dei luoghi e della loro incidenza sulla sicurezza della circolazione stradale.

Anche di recente è stato infatti ribadito che "il vincolo imposto sulle aree site nella fascia di rispetto stradale ha valenza di inedificabilità assoluta, traducendosi in un divieto assoluto di costruire che rende inedificabili le aree site nella fascia di rispetto, indipendentemente dalle caratteristiche dell'opera e dalla necessità di accertamento in concreto dei connessi rischi per la circolazione stradale

(vedasi anche Consiglio di Stato sez. VI, 6 aprile 2022, n.2565)” con l’ulteriore precisazione che “Non può negarsi che quest’orientamento assolutamente prevalente è stato tuttavia derogato da alcune pronunce che, in considerazione della particolarità dei casi concreti oggetto di giudizio, hanno valutato che la conformazione dei luoghi sia tale da escludere in modo assoluto qualsiasi pregiudizio, sia in ordine alla sicurezza del traffico, sia all’incolumità delle persone, sia in ordine in ordine a futuri ampliamenti ed alla futura installazione di eventuali impianti per cantieri o strutture destinate al deposito di materiali ovvero per la realizzazione di opere accessorie.

Queste eccezioni, però, vanno ritenute tali, a seguito di una (non irragionevole) delibazione dell’unico ente tecnico competente a valutare l’eccezionalità del caso concreto, consentendo la deroga ad una regola per il resto molto rigida.” (Cons. di Stato, n. 4498/2025).

7.5. Il secondo motivo è quindi complessivamente infondato.

8. In conclusione, alla luce delle suesposte considerazioni, il ricorso deve essere respinto.

Le spese di lite, per la particolarità di alcune delle questioni esaminate, possono essere compensate.

P.Q.M.

il Tribunale amministrativo regionale della Valle d'Aosta, definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, lo respinge.

Compensa le spese di lite.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Aosta nella camera di consiglio del giorno 14 aprile 2026 con l'intervento dei magistrati:

Giuseppina Adamo, Presidente

Daniele Busico, Primo Referendario, Estensore

Luca Pavia, Primo Referendario

L'ESTENSORE

Daniele Busico

IL PRESIDENTE

Giuseppina Adamo

IL SEGRETARIO