



Studio Legale ZAMMIT  
VIA ALESSANDRIA, 130 - 00198 ROMA  
TEL. 44231814 - FAX 44240188



ORIGINALE

N. 459

Reg. Dec. 98

N. 2155 Reg. Ric.

Anno: 1996

A

REPUBBLICA ITALIANA  
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quarta)

ha pronunciato la seguente

DECISIONE

sul ricorso n. 2155/96 proposto dalla C.E.L.A. - Carburanti Lubrificanti e Affini s.r.l., con sede in Roma - Via Circonvallazione Cornelia n. 37, in persona dell'amministratore unico sig.ra Maria D'Onofrio, elettivamente domiciliata in Roma, Via di Porta Pinciana n. 6, presso lo studio dell'avv.to Vittorio Zammit. che la rappresenta e difende;

contro

il Comune di Roma, in persona del Sindaco *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'avv. Giuseppe Lo Mastro, elettivamente domiciliato presso gli uffici dell'Avvocatura comunale in Roma, Via del Tempio di Giove, 21;

nonchè contro

la Regione Lazio, in persona del Presidente della Giunta regionale *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'Avvocatura generale dello Stato, con domicilio in Roma, via dei Portoghesi, 12;

e nei confronti

della Intermetro S.p.A., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'avv.to Salvatore Sambiagio presso



CONSIGLIO DI STATO

giur. 98

il cui studio è elettivamente domiciliata in Roma, via Tacito, 64;

**per l'annullamento**

in riforma delle sentenze del T.A.R. Lazio (- Sez. I) 5 aprile 1993, n. 573 e 17 novembre 1995, n. 2008.

Visto il ricorso con i relativi allegati;

visti gli atti di costituzione in giudizio del Comune di Roma, della Regione Lazio e della Intermetro S.p.A.;

viste le memorie prodotte dalle parti a sostegno delle rispettive difese;

visti gli atti tutti della causa;

Data per letta alla pubblica udienza del 9 dicembre 1997 la relazione del Consigliere Pietro Falcone, e uditi gli avv.ti Zammit, Sambiagio e Lo Mastro e l'avvocato dello Stato Cesaroni, ciascuno per le parti rispettivamente rappresentate;

Ritenuto e considerato in fatto e in diritto quanto segue.

**FATTO**

1. La ricorrente C.E.L.A. s.r.l. è proprietaria dell'immobile sito in Roma - Circonvallazione Cornelia n. 37, angolo via Azone, già concesso in comodato alle s.r.l. Pole Position Travel e GADAF auto le quali vi esercitavano, rispettivamente, l'attività di agenzia di viaggi e turismo e l'attività di agenzia di disbrigo pratiche automobilistiche e certificati in genere, per conto terzi.

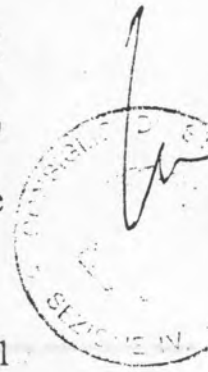
In data 3 dicembre 1991, la C.E.L.A. s.r.l. riceveva la notifica dell'avviso 14 novembre 1991 della Intermetro S.p.A., relativo all'immissione in possesso dell'immobile di sua proprietà ed alla contestuale redazione del verbale di consistenza, in esecuzione della



deliberazione della Giunta municipale di Roma 28 ottobre 1991 n. 7334, con la quale la stessa Intermetro era stata autorizzata ad occupare, in via d'urgenza, gli immobili di cui all'elenco allegato, tra cui quello della ricorrente, per la realizzazione del prolungamento della linea A della metropolitana di Roma, da Ottaviano a Battistini.

Avverso i precitati provvedimenti, nonchè contro gli atti presupposti - delibera della Giunta municipale 12 luglio 1989, n. 4118 e delibera della Giunta regionale del Lazio 9 marzo 1990, n. 1560 di approvazione del progetto esecutivo dell'opera nonchè delibera del Commissario straordinario del Comune di Roma, 14 novembre 1989, n. 3382, di adozione della variante al piano regolatore generale e di approvazione del piano parcellare degli espropri e dell'elenco dei proprietari dei beni da espropriare - la C.E.L.A., quale proprietaria dell'immobile, e le Società Pole Position Travel e GADAF Auto, quali comodatarie, proponevano ricorso giurisdizionale, chiedendo l'annullamento dei provvedimenti stessi, previa sospensione dell'esecuzione.

Con sentenza parziale ed interlocutoria 5 aprile 1993, n. 573, il T.A.R. Lazio (Sez. I): 1) respingeva il primo profilo di censura del primo motivo del ricorso, concernente l'illegittimità dell'atto di approvazione del progetto esecutivo dell'opera, per violazione dell'art. 2 della legge 29 dicembre 1969 n. 1042); 2) disponeva l'acquisizione agli atti del giudizio di "una relazione tecnica", a firma del dirigente del Comune di Roma, responsabile del Servizio a termini dell'art. 53 della legge 142 del 1990 in ordine:



- a) al progetto di massima predisposto nelle varie fasi procedurali per il prolungamento Ottaviano- Battistini della linea "A" della metropolitana, per la parte relativa ai ponteggi ed agli attestamenti delle stazioni Cipro, Valle Aurelia, Baldo degli Ubaldi, Aurelia-Cornelia e Battistini, con indicazione della esatta delimitazione degli immobili interessati dalla realizzazione del progetto stesso;
- b) alle soluzioni progettuali predisposte dalla concessionaria per la realizzazione di dette opere ed in particolare alle previsioni relative al punto 5.3.4 (pag. 18 e 19 del documento n. 13 versato in atti dal Comune di Roma nel ricorso 487 del 1992 il 29 aprile 1992);
- c) alla documentazione allegata alla deliberazione n. 3382 del 14 novembre 1989, del Commissario straordinario, relativa alla Stazione Aurelia - Cornelia autosilo;
- d) alla corrispondenza tra la progettazione di massima e quella esecutiva con indicazione specifica sul punto della individuazione degli immobili interessati all'intervento in questione sulla base del progetto di massima e del progetto esecutivo;
- e) alla comunicazione ed alle forme di pubblicità, adottate nei confronti degli eventuali atti integrativi del progetto di massima di cui trattasi.

Con atto notificato il 31 gennaio 1994, le ricorrenti hanno formulato riserva di appello, ai sensi dell'art. 340 c.p.c., avverso la precitata sentenza n. 573 del 1993.

2. Con sentenza 17 novembre 1995 n. 2008, il T.A.R. del Lazio - Sez. I, definitivamente pronunciando sul ricorso in questione, lo ha



rigettato.

3. La Società CELA impugna dette sentenze per i seguenti motivi:

3.1) Con la sentenza interlocutoria 5 aprile 1993, n. 573, il T.A.R. del Lazio ha respinto il primo profilo di censura del primo motivo del ricorso con il quale la C.E.L.A. s.r.l. aveva sostenuto l'illegittimità dell'atto di approvazione del progetto esecutivo dell'opera in questione per violazione dell'art. 2 della legge 29 dicembre 1969 n. 1042, il quale subordina l'approvazione dei progetti esecutivi di costruzione di ferrovie metropolitane all'approvazione di un piano dei trasporti pubblici del comprensorio.

I primi giudici hanno ritenuto, con riferimento alla pronuncia della I Sez. dello stesso T.A.R. del Lazio n. 1144 del 23 novembre 1990, che, essendo la funzione essenziale del piano dei trasporti quella di coordinare nel modo migliore le linee metropolitane con le ferrovie e con gli altri modi di trasporto, tale finalità deve considerarsi raggiunta quando il comune sia già dotato di una linea metropolitana.

In tal caso, infatti, la scelta di contemperamento della linea metropolitana con le ferrovie e gli altri modi di trasporto sarebbe già stata effettuata e l'integrazione di detta linea non costituirebbe altro che un'estrinsecazione di tale scelta, "senza che debba ripetersi per ogni singolo mutamento una revisione o un adeguamento dello strumento di pianificazione di base".

Ma la sentenza richiamata dal T.A.R. (n. 1144/90) riguardava l'ipotesi di ristrutturazione di un tratto di metropolitana (linea B Termini-Laurentina), cioè la realizzazione di una nuova galleria a



binario unico, parallela a quella esistente: in questo caso, quindi il percorso reale della metropolitana, "senza spostamento di stazioni, veniva mantenuto nella sua originaria direzione e non comportava variazioni di flussi e dell'assetto superficiale del territorio" (cfr. sentenza n. 1144/90 citata).

Nel caso in esame, invece, il progetto esecutivo dell'opera non prevede un semplice raddoppio di un binario bensì, come riconosciuto dallo stesso T.A.R. nella sentenza impugnata, un "prolungamento di grande rilievo", costituito dal tratto Ottaviano-Battistini.

Tale progetto, a differenza di quello riguardante il raddoppio della linea B Termini-Laurentina (oggetto del ricorso definito con la citata sentenza n. 1144 del 1990), comporta sia la creazione di nuove stazioni che una variazione dei flussi del traffico e dell'assetto superficiale del territorio, modifiche, queste, di entità tale da incidere in modo rilevante sulla rete dei trasporti pubblici del comprensorio.

Infine, va sottolineato che la Regione Lazio non ha ancora approvato il piano trasporti di cui all'art. 2 della legge n. 1042 del 1969, pertanto appare totalmente fuori di luogo parlare, come ha fatto il T.A.R., di "scelta già effettuata" e di non necessità di "revisione o adeguamento" del piano medesimo.

3.2) Con la sentenza definitiva n. 2008 del 1995, la I sez. del T.A.R. Lazio, pronunciandosi sui profili di censura del primo motivo del ricorso non esaminati con la sentenza parziale n. 573 del 1993 e sugli altri motivi, li ha respinti.

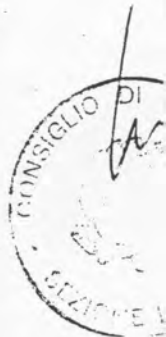
a) Con il secondo e terzo profilo del primo motivo del ricorso la Soc.



CELA aveva denunciato la mancanza di un progetto di massima, prescritto, oltre che dal citato art. 2 della legge n. 1042 del 1969, dall'art. 285 (III comma) del r.d. 3 marzo 1934, n. 383 e, più in generale, dalla normativa in materia di lavori pubblici; nonchè di un adeguato piano finanziario, anch'esso prescritto dall'art. 2 della legge n. 1042 del 1969.

In seguito alla produzione, da parte della Intermetro, di alcuni documenti, dai quali risultava l'esistenza sia di un progetto di massima (approvato con deliberazione della Giunta regionale del Lazio 14 settembre 1976, n. 4243, per quanto riguarda l'aspetto tecnico, e con successivo provvedimento 8 giugno 1977, n. 2473, per quanto attiene l'aspetto economico), che di un piano finanziario (approvato dalla Regione Lazio con deliberazione 9 marzo 1990 n. 1560) la ricorrente, nel formulare motivi aggiunti, faceva rilevare che entrambi i piani erano stati successivamente modificati, con la previsione, per quanto riguarda il progetto di massima, del prolungamento del percorso della linea ferroviaria dalla Circonvallazione Cornelia sino a Via Mattia Battistini e della costruzione di parcheggi multipiano alla Circonvallazione Cornelia e, relativamente al piano finanziario, di un aumento di spesa di svariate centinaia di miliardi.

La C.E.L.A. s.r.l., pertanto, lamentava, in primo luogo, la violazione dell'obbligo di conformazione che imponeva alla P.A. di attenersi, in sede esecutiva, alle prescrizioni del progetto di massima, in assenza di una preventiva variante di quest'ultimo, regolarmente approvata e, in secondo luogo, la mancanza della prescritta



approvazione regionale del nuovo piano finanziario con l'indicazione della copertura della maggiore spesa.

La censura svolta dalla ricorrente non rifletteva l'adozione del procedimento, di cui alla legge n. 1 del 1978, bensì la difformità del progetto esecutivo dal progetto di massima, la quale non può certo ritenersi sanata dall'atto di approvazione del progetto di cui al citato art. 1 della legge n. 1 del 1978 che ha rilievo ai soli fini urbanistici.

La procedura accelerata disciplinata da tale normativa non prevede affatto che la P.A. possa prescindere dall'obbligo di conformazione che le impone di attenersi, in sede esecutiva, alle prescrizioni del progetto di massima: se così non fosse, si toglierebbe a quest'ultimo qualsiasi valore, vanificando le previsioni della legge 29 dicembre 1969 n. 1042, il cui art. 2 considera detto progetto un imprescindibile caposaldo della procedura espropriativa, diretta alla costruzione delle ferrovie-metropolitane.

Risulta evidente l'illegittimità in cui è incorsa la P.A. nel caso *de quo*, in cui in sede esecutiva è stato completamente obliterato il progetto di massima, il quale non prevedeva affatto il prolungamento del percorso della linea ferroviaria dalla Circonvallazione Cornelia sino a Via Mattia Battistini, nè la costruzione di parcheggi multipiano alla Circonvallazione Cornelia, cui è finalizzato l'esproprio in danno della ricorrente.

Peraltro, l'elemento fattuale della denunciata difformità del progetto esecutivo dal progetto di massima non è mai stato contestato dalla difesa avversaria, la quale si è limitata a sostenere che i due





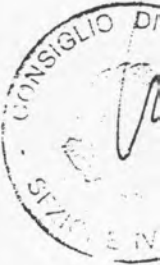
progetti (di massima ed esecutivo) sono stati approvati con un identico procedimento da parte degli stessi soggetti.

b) Con il secondo motivo la ricorrente aveva dedotto la violazione dell'art. 1 della legge 3 gennaio 1978, n. 1, il quale stabilisce che il provvedimento di occupazione d'urgenza delle aree interessate aventi una diversa destinazione urbanistica, non può essere emanato prima dell'approvazione regionale del provvedimento di localizzazione avente valore di adozione della variante al piano regolatore generale.

Pertanto, data la destinazione urbanistica dell'area, in cui ricade l'immobile della C.E.L.A. s.r.l. (zona F1 con indice di edificabilità 1/5), i provvedimenti impugnati non avrebbero potuto essere adottati senza previa approvazione della variante al piano regolatore generale, al fine di consentire la realizzazione dell'opera di cui trattasi, totalmente inconciliabile, sia per caratteristiche tecniche che per destinazione, con l'attuale disciplina urbanistica:

Con i motivi aggiunti la ricorrente faceva rilevare che la deliberazione commissariale n. 3382 del 1989 "conferma la necessità di una variante al piano regolatore generale, variante che è stata semplicemente adottata ma non approvata dalla regione Lazio ai sensi dell'art. 1, VI comma della legge 3 gennaio 1978, n. 1, applicabile anche ai progetti di costruzione di ferrovie metropolitane".

Nel caso di specie l'area in cui ricade l'immobile di proprietà della ricorrente non è destinata a pubblici servizi, ma è area fabbricabile, pertanto non può prescindere dall'applicazione del VI comma del citato art. 1 legge n. 1 del 1978, che impone l'approvazione



della Regione, secondo la procedura prevista dalla legge n. 167 del 1962 per i piani di zona di edilizia economica e popolare.

Nè potrebbe ritenersi, come sostiene il T.A.R., che la deliberazione regionale n. 1560 del 1990 renda superflua l'approvazione della variante: infatti, l'approvazione del progetto e quella della variante, pur essendo entrambe concentrate nel medesimo soggetto (la regione), costituiscono estrinsecazione di poteri diversi ed autonomi, siccome derivanti da complessi organici di materie distinte.

Da ciò deriva l'impossibilità che l'emanazione di uno soltanto dei due provvedimenti in questione possa supplire alla mancata adozione dell'altro, essendo entrambi elementi necessari del procedimento.

Del tutto incoerente, infine, è il richiamo della legge regionale del Lazio 2 luglio 1987, n. 36, i cui artt. 5 e 6 prevedono che, trascorsi centoventi giorni dal ricevimento delle varianti da parte della Regione, le stesse si intendono approvate.

Dalla documentazione prodotta in giudizio ed esistente in atti non risulta in alcun modo comprovato che la Regione abbia mai ricevuto la deliberazione di cui trattasi, nè tantomeno la data del suo ricevimento, dalla quale sarebbe potuto eventualmente decorrere il termine di 120 giorni prescritto dall'art. 5 della legge regionale n. 36 del 1987.

c) L'appellante ripropone le censure in ordine: - alla mancata valutazione da parte della P.A. dell'incidenza dell'opera pubblica sull'immobile di proprietà della CELA e sull'attività commerciale



svolta nello stesso dalle Società Pole Position Travel e GADAF Auto;  
- alla mancanza di giustificazioni circa la durata quinquennale dell'occupazione la quale, corrispondendo al termine massimo consentito dalla legge (art. 20 della l. 22.10.1971 n. 865), avrebbe dovuto essere congruamente motivata.

4. Si sono costituiti, nel presente grado di giudizio, il Comune di Roma, la Regione Lazio e la Intermetro S.p.A., sostenendo, con diffuse argomentazioni, l'infondatezza del ricorso.

5. Le parti in causa, con successive memorie, hanno ulteriormente illustrato le rispettive ragioni.

#### DIRITTO

1. Oggetto del presente grado di giudizio sono le sentenze del T.A.R. Lazio - Sez. I - del 5 aprile 1993, n. 573 e del 17 novembre 1995, n. 2008, parziale la prima e definitiva la seconda.

Con dette sentenze, è stato rigettato il ricorso in prime cure, proposto dalla C.E.L.A. s.r.l., per l'annullamento:

a) - della deliberazione della Giunta municipale di Roma 28 ottobre 1991 n. 7334, con la quale la Intermetro S.p.A. è stata autorizzata ad occupare in via d'urgenza l'immobile di proprietà della suddetta società, in Roma - Circonvallazione Cornelia, angolo Via Azone, per la realizzazione del prolungamento della linea A della metropolitana di Roma, da Ottaviano a Battistini;

b) - di tutti gli atti presupposti, con particolare riferimento alla deliberazione della Giunta municipale 12 luglio 1989, n. 4118 ed alla deliberazione della Giunta regionale del Lazio 9 marzo 1990, n. 1560,



relative all'approvazione del progetto esecutivo dell'opera anzidetta, alla deliberazione del Commissario straordinario del Comune di Roma 14 novembre 1989 n. 3382, di adozione della relativa variante al piano regolatore generale e di approvazione del piano particellare degli espropri, nonché all'avviso della Intermetro S.p.A., in data 14 novembre 1991, concernente l'immissione in possesso e la redazione del verbale di consistenza.

2. Ad avviso del Collegio, il ricorso in appello proposto dalla C.E.L.A. - Carburanti Lubrificanti e Affini s.r.l. - è fondato.

2.1. Avverso la sentenza parziale del T.A.R. del Lazio 5 aprile 1993, n. 573, la società appellante ripropone la censura, con la quale aveva sostenuto, in primo grado, l'illegittimità dell'atto di approvazione del progetto esecutivo dell'opera in questione, per violazione dell'art. 2 della legge 29 dicembre 1969 n. 1042, il quale subordina l'approvazione dei progetti esecutivi di costruzione di ferrovie metropolitane all'approvazione di un piano dei trasporti pubblici del comprensorio.

Il primo giudice ha respinto la doglianza, ritenendo che, essendo la funzione essenziale del piano dei trasporti quella di unire nel modo migliore le linee metropolitane con le ferrovie e gli altri modi di trasporto, tale finalità debba considerarsi soddisfatta, quando il comune sia già dotato di una linea metropolitana. Il Collegio, ha richiamato un precedente giurisprudenziale, espresso dalla I Sez. del T.A.R. del Lazio, con sentenza n. 1144 del 23 aprile 1990.



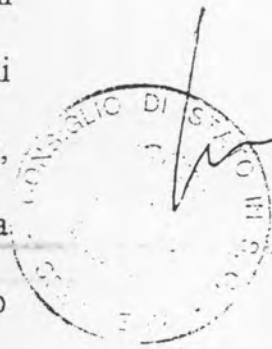
Una tale conclusione va disattesa.

Ai sensi dell'art. 2 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042, i comuni o i consorzi, ivi specificati, presentano un piano dei trasporti pubblici del comprensorio per il miglior coordinamento delle linee metropolitane con le ferrovie e con gli altri modi di trasporto. Il piano è approvato dalla Regione o, qualora essa non sia costituita, dai provveditorati regionali alle opere pubbliche, previo parere dei comitati regionali per la programmazione economica (comma 1).

I progetti di massima e i progetti esecutivi di costruzione di ferrovie metropolitane - corredati dei piani finanziari e del piano di cui al precedente comma - e le relative varianti sono approvati dal Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, sentita la commissione, di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata da un rappresentante della Associazione nazionale dei comuni d'Italia, da un rappresentante della Confederazione italiana dei servizi pubblici degli enti locali e da un rappresentante del comune o del predetto consorzio, nonché da un esperto in costruzioni di impianti fissi metropolitani, da un esperto di materiale rotabile metropolitano e da un esperto dell'esercizio, nominati dal Ministro per i trasporti e l'aviazione civile (comma 2).

Ritiene il Collegio che, in tale impianto normativo, un ruolo centrale è affidato al piano dei trasporti pubblici, perché, in via generale e preliminare, deve assicurare il miglior coordinamento delle linee metropolitane con le ferrovie e con gli altri modi di trasporto.

In base al detto piano dei trasporti pubblici sono poi redatti i



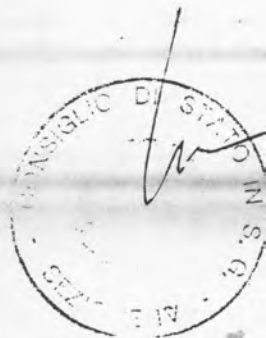
progetti di massima, cui devono conformarsi i progetti esecutivi di costruzioni di ferrovie metropolitane.

Tali principi non sono smentiti dalla sentenza parziale in questione, che, tuttavia, sostiene che, nel caso di specie, poiché il Comune di Roma è dotato di una metropolitana, la scelta di contemperamento di tale linea con le ferrovie e gli altri modi di trasporto sarebbe già stata effettuata e l'integrazione di detta linea non costituirebbe altro che un'estrinsecazione di tale scelta, "senza che debba ripetersi per ogni singolo mutamento una revisione o un adeguamento dello strumento di pianificazione di base".

Tale affermazione è errata proprio nel caso di specie, in cui non si verte in una mera ristrutturazione di un percorso già esistente, come nell'ipotesi del precedente giurisprudenziale invocato (T.A.R. del Lazio n. 1144 del 1990), che riguardava appunto la ristrutturazione di un tratto di metropolitana (linea B Termini-Laurentina), mediante la realizzazione di una nuova galleria a binario unico, parallela a quella esistente, senza spostamento di stazioni, con mantenimento nella sua originaria direzione e non comportante variazioni di flussi e dell'assetto superficiale del territorio.

Nel caso in esame, invece, il progetto esecutivo dell'opera, come riconosciuto dallo stesso T.A.R., nella sentenza impugnata, è un "prolungamento di grande rilievo", costituito dal tratto Ottaviano-Battistini.

Tale progetto comporta sia la creazione di nuove stazioni che variazione dei flussi del traffico e dell'assetto superficiale del



territorio, modifiche, queste, di entità tale da incidere in modo rilevante sulla rete dei trasporti pubblici del comprensorio e, quindi, presuppone la previa approvazione, in sede di piano dei trasporti pubblici.

In base a tali considerazioni, vanno rigettate le argomentazioni della controinteressata Intermetro S.p.A., laddove sostiene che la nuova linea non è destinata ad innovare sostanzialmente il sistema dei trasporti già programmati.

Parimenti infondata è la tesi della stessa Intermetro, secondo la quale la disposizione, posta dall'art. 2, comma 2, della legge n. 1042 del 1969, avrebbe carattere meramente programmatico, senza rivestire natura cogente ed efficacia immediata.

Il dato testuale e sistematico della norma è chiaramente incompatibile con tale conclusione, ove si considerino la preminenza e la centralità della funzione perseguita dal piano dei trasporti pubblici per assicurare il migliore coordinamento delle linee metropolitane con le ferrovie e con gli altri modi di trasporto.

2.2. Dall'accoglimento del primo motivo, consegue, in via derivata, la fondatezza del secondo, diretto avverso la sentenza definitiva n. 2008 del 1995, con il quale la C.E.L.A. s.r.l. lamenta, altresì, la mancata conformità dell'intervento sull'area di proprietà al progetto di massima, prescritto, oltre che dal citato art. 2 della legge n. 1042 del 1969, dall'art. 285, comma 3, del r.d. 3 marzo 1934, n. 383.

Infatti, quand'anche sussistente la predetta conformità, tra progetto esecutivo e progetto di massima, quest'ultimo sarebbe



comunque illegittimo, in quanto non fondato su un previo piano dei trasporti pubblici.

Peraltro, il progetto esecutivo, nella parte in cui ricomprende l'intervento sull'area di proprietà dell'appellante, non è previsto nel relativo progetto di massima.

Tale circostanza è attestata dal dirigente del competente servizio comunale, con nota, prodotta avanti al Tribunale amministrativo regionale del Lazio, in data 25 maggio 1993, e depositata all'udienza di discussione il 9 dicembre 1997.

La cennata nota comunale precisa quanto segue: "Il progetto di massima di prolungamento della linea "A" è stato approvato dall'Amministrazione comunale (delibera consiglio comunale n. 2133 del 30 aprile 1976), dalla Regione Lazio (delibera n. 4243 del 14 settembre 1976), dal Ministero dei trasporti (voto 24\M del 28 luglio 1976). Gli elaborati di progetto descrivono chiaramente il tracciato e l'ubicazione delle stazioni da Ottaviano a Monte Mario F. S., mentre non prevedono parcheggi, nè attestamenti di mezzi pubblici, in quanto solo negli anni successivi è maturata una maggiore attenzione al problema del traffico, con particolare attenzione alle interrelazioni tra le varie modalità..." "In particolare, per la linea "A", in sede di progettazione esecutiva è stato inserito l'autosilos di Cornelia, approvato contestualmente al progetto metrò da Amministrazione comunale, Regione Lazio e Ministero dei trasporti".

La controinteressata Intermetro sostiene, invece, che il progetto di massima non sia necessario, in quanto il secondo comma del citato





art. 2 della legge n. 1042 del 1969, si limita a regolare il procedimento per l'approvazione dei progetti sia di massima che esecutivi, identificandoli senza distinzione.

Un tale assunto, prima che infondato, è illogico, perché travolge un ordine procedimentale, che esprime momenti e funzioni diversificate tra i vari piani, mediante l'articolazione di fasi ineludibili, quanto meno per un principio di legalità dell'azione amministrativa.

2.3. Le restanti censure devono ritenersi assorbite, stante la fondatezza dei motivi accolti.

3. Per le considerazioni che precedono, il ricorso in epigrafe va accolto, con conseguente riforma delle sentenza impugnate.

Le spese dei due gradi del giudizio sono poste a carico del Comune di Roma, della Regione Lazio e della Intermetro S.p.A., nella misura fissata in dispositivo.

#### P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sez. IV) accoglie il ricorso, indicato in epigrafe.

Condanna il Comune di Roma, la Regione Lazio e la Intermetro S.p.A., al pagamento, in solido, delle spese dei due gradi del giudizio, liquidate in complessive lire 9.000.000 (novemilioni).

Ordina che la presente decisione sia eseguita dall'Autorità amministrativa.

Così deciso in Roma, nella camera di consiglio tenutasi il 9 dicembre 1997, con l'intervento dei magistrati:

Walter Catalozzi

- Presidente



- Sergio Santoro - Consigliere
- Raffaele Maria De Lipsis - Consigliere
- Paolo Numerico - Consigliere
- Pietro Falcone - Consigliere est.

L'Estensore

*Pietro Falcone*

Il Presidente

*Walter La Torre*

Il Segretario

*Giobacini*

**DEPOSITATA IN SEGRETERIA**

il **19 MAR. 1998**  
(Art. 55, L.27/4/1982, n.186)

IL DIRIGENTE

*Lisanne Solimelli*



CONSIGLIO DI STATO  
IN SEDE GIURISDIZIONALE (Sezione Quarta)

Addì **19 MAR. 1998** copia conforme  
alla presente è stata trasmessa al  
*Comune di Rome - Regione Lazio*  
a norma dell'art. 87 del regolamento  
di procedura 17 agosto 1907, n. 642

IL SEGRETARIO

*Rolle*