Fascia di rispetto stradale, cosa succede se l'edificio sconfina anche di poco?

Una concessione rilasciata dal Comune, uno sconfinamento che il proprietario riteneva infinitesimale, una stradina comunale in mezzo e misure che cambiano di oltre dieci metri a seconda del punto da cui si parte. Con la sentenza n. 731/2026 il Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana affronta i dubbi più frequenti su tolleranze costruttive, distanze dalle strade e annullamento dei titoli edilizi.

di Redazione tecnica – 10.11.2026

Se una piccola parte della casa invade la fascia di rispetto stradale, vale la tolleranza del 2%? Da dove si misura davvero la distanza dalla strada, dal guard-rail o dal bordo della carreggiata? E il Comune può annullare una concessione già rilasciata e ordinare la demolizione?

A queste domande risponde il Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana (CGARS) con la sentenza n. 731 del 4 novembre 2026, che parte da un caso in apparenza ordinario, un ristorante costruito con una concessione comunale e finito, anni dopo, al centro di una disputa sulla fascia di rispetto stradale.

A rendere la vicenda istruttiva sono i numeri, perché a seconda del punto da cui si misura lo stesso edificio cambia distanza dalla strada di oltre dieci metri, e tra l'edificio e la statale corre persino una stradina comunale. Sono dettagli che sembrano marginali e che invece, prima di firmare un progetto o un rogito vicino a una strada extraurbana, conviene conoscere bene.

Edificio vicino alla strada statale: la vicenda

Il ristorante sorgeva in zona agricola ed era stato assentito con una concessione edilizia del 2006 e una variante del 2009. Dopo la contestazione dell'ANAS, ente proprietario della vicina strada statale, il Comune ha annullato in autotutela entrambi i titoli, ordinando la demolizione, per quattro ragioni distinte, ovvero la distanza dalla strada, quella dagli edifici vicini e la mancanza dei nulla osta paesaggistico e idrogeologico. Pochi mesi dopo l'ANAS ha negato il nulla osta alla costruzione, misurando 16,50 metri tra l'edificio e il confine della proprietà stradale, contro i 30 richiesti.

Respinti i ricorsi dal TAR Sicilia, il proprietario ha sostenuto in appello che la violazione fosse infinitesimale e coperta, anche per analogia, dalla tolleranza del 2%, che con le strade comunali interposte il vincolo perdesse la sua ragion d'essere e che l'annullamento, arrivato cinque anni dopo il primo titolo, fosse privo di adeguata motivazione e lesivo del suo affidamento. Contro il diniego dell'ANAS ha riproposto gli stessi argomenti, lamentando inoltre l'omesso esame delle osservazioni e invocando il silenzio-assenso sul ricorso al Prefetto contro il verbale.

La verificazione disposta in appello, misurando dal ciglio come chiedeva il quesito, ha collocato l'edificio a circa 27 metri dal guard-rail e a poco più di 20 dal muretto dello slargo, mentre il consulente del Comune sosteneva che si dovesse partire dal confine stradale. Il verificatore ha inoltre accertato che l'area è stata inclusa nel centro abitato solo con una delibera di Giunta del 2015.

Distanze dalle strade e tolleranze costruttive: il quadro normativo

Il Codice della strada (D.Lgs. n. 285/1992) definisce la fascia di rispetto come la striscia di terreno esterna al confine stradale su cui gravano vincoli all'edificazione. Fuori dai centri abitati l'art. 16 vieta di costruire lateralmente alle strade entro le distanze fissate dal regolamento di esecuzione (d.P.R. n. 495/1992) e sanziona la violazione anche con il ripristino dei luoghi.

L'art. 26 del regolamento prevede per le strade extraurbane secondarie, di tipo C, 30 metri dal confine stradale fuori dal centro abitato che il Comune delimita con delibera di Giunta ai sensi dell'art. 4 del Codice, salvo misure ridotte nelle zone edificabili dello strumento urbanistico. Il confine stradale, per l'art. 3, comma 1, n. 10, è il limite della proprietà stradale risultante dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato e, solo in mancanza, il ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta oppure il piede o il ciglio superiore della scarpata.

Sul versante edilizio, l'art. 34, comma 2-ter, del d.P.R. n. 380/2001 (Testo Unico Edilizia), nel testo vigente quando il Comune ha adottato l'ordinanza, escludeva la parziale difformità per scostamenti di altezza, distacchi, cubatura o superficie coperta entro il 2% delle misure progettuali per singola unità immobiliare. Il comma è stato abrogato dal Decreto-Legge n. 76/2020 (Decreto Semplificazioni), convertito dalla Legge n.

120/2020, che ha trasferito la disciplina nell'art. 34-bis, poi rimodulato dal Decreto-Legge n. 69/2024 (Decreto Salva Casa), convertito dalla Legge n. 105/2024, con percentuali più ampie, per gli interventi realizzati entro il 24 maggio 2024, al ridursi della superficie dell'unità. In entrambe le versioni la tolleranza costruttiva è una soglia e non una franchigia.

Per l'annullamento d'ufficio vale l'art. 21-nonies della Legge n. 241/1990, che richiede ragioni di interesse pubblico e un termine ragionevole. Il tetto fisso, introdotto dalla Legge n. 124/2015 e oggi di sei mesi, salve eccezioni come quella del comma 2-bis, all'epoca non esisteva.

Tolleranza del 2% e divieto di costruire: cosa dicono i giudici

Il punto fermo dei giudici è che la fascia di rispetto stradale impone un'inedificabilità assoluta, che opera in modo diretto e automatico, a prescindere dalle caratteristiche dell'opera e da un pericolo accertato per la circolazione (Consiglio di Stato, sentenza n. 2156/2026). Lo scopo non è soltanto evitare ostacoli al traffico, ma riservare spazio a cantieri e manutenzioni che non si possono prevedere e quindi valutare caso per caso.

Quanto alla tolleranza, i giudici osservano che la norma riguarda le difformità esecutive rispetto alle misure del titolo e non la costruzione di un'opera dove la legge vieta di edificare. In quel caso non c'è una parziale difformità ma un'opera non assentibile in radice, la cui illegittimità non dipende dall'entità dello scostamento. Il vincolo, aggiungono, opera sull'organismo edilizio inteso unitariamente, e anche la ricaduta parziale nella fascia rende l'intervento insanabile (Consiglio di Stato, sentenza n. 765/2026).

Dalla natura assoluta del vincolo il CGARS ricava che la viabilità comunale interposta non spezza la fascia, perché prevale quella più ampia, e la verificazione ha trovato l'area ancora idonea alla manutenzione. Sulla misura, conta il confine della proprietà stradale e non il ciglio o il guard-rail, elementi accessori; il criterio del ciglio appartiene alla disciplina delle autostrade (CGARS, sentenza n. 281/2023) e non si estende alle strade di tipo C, per le quali il regolamento rinvia al confine. Sotto qualunque criterio la distanza resta inferiore a 30 metri.

Sul centro abitato conta la delimitazione della Giunta, che prevale sulla situazione di fatto e sulla zonizzazione, e il riferimento va alla posizione della strada, non dell'immobile. La delimitazione del 2015, sopravvenuta, non può retroagire.

Annullamento in autotutela del titolo edilizio: motivazione e affidamento

Sull'autotutela i giudici richiamano l'Adunanza Plenaria del Consiglio di Stato (sentenza n. 8/2017), per cui l'annullamento va motivato su un interesse pubblico attuale, tenendo conto degli interessi dei destinatari, ma con un onere attenuato in presenza di vincoli di inedificabilità assoluta (CGARS, sentenza n. 689/2023). Basta il richiamo alla disciplina violata, come faceva l'ordinanza, perché l'interesse pubblico è autoevidente e l'affidamento del privato recessivo.

Prima della novella del 2015, che non è retroattiva, la ragionevolezza del termine si misura dal momento in cui l'amministrazione conosce i vizi. Il Comune si è attivato due mesi dopo la segnalazione dell'ANAS, quindi tempestivamente, il privato conosceva il procedimento fin dall'inizio e i titoli violavano un vincolo assoluto, per cui nessun affidamento meritevole di tutela poteva maturare. Poiché l'ordinanza poggia su più ragioni autonome, la sola violazione delle distanze stradali basta a sorreggerla.

Il diniego del nulla osta è un atto vincolato, che la mancata considerazione delle osservazioni non rende annullabile, perché il suo contenuto non poteva essere diverso (art. 21-octies, comma 2, della Legge n. 241/1990; CGARS, sentenza n. 456/2024). L'accoglimento tacito del ricorso al Prefetto fa cadere le sanzioni, ma non equivale a un accertamento di conformità né a un titolo e non tocca il nulla osta.

Fascia di rispetto stradale, si misura dal confine o dal ciglio?

Per chi progetta, il riferimento va individuato prima di misurare. Il confine stradale, che non è il guard-rail né il bordo della carreggiata, va ricostruito sugli atti di acquisizione o di esproprio dell'ente, sapendo che la planimetria catastale può non rappresentare la strada reale. Qui neppure l'ANAS aveva prodotto i documenti a sostegno della propria misura, segno che quel dato va cercato.

Come LavoriPubblici.it ha già osservato, le tolleranze operano solo rispetto a quanto è stato autorizzato. Sul piano sistematico, anche se la pronuncia non lo affronta, l'art. 34-bis vigente estende la tolleranza del 2% alle misure minime in materia di distanze, e resta da capire se il rinvio copra le fasce stradali. La tolleranza è

comunque una soglia, e qui anche il criterio più favorevole lascia l'edificio circa il 9% sotto i 30 metri, oltre qualunque percentuale dell'art. 34-bis.

Edificio nella fascia di rispetto stradale: cosa cambia per chi progetta e chi compra

In conclusione, il CGARS ha respinto gli appelli riuniti e ha confermato le sentenze di primo grado, ritenendo legittimi l'annullamento dei titoli con l'ordine di demolizione e il diniego del nulla osta.

In fase di progetto la fascia di rispetto va verificata per prima, perché un titolo rilasciato senza considerare la strada resta esposto all'annullamento, nei termini di legge, e davanti a un vincolo assoluto l'affidamento conta poco. Per chi acquista, la distanza dal confine stradale entra nei controlli prima del rogito, perché i problemi emergono spesso dopo, quando non si risolvono più amichevolmente, come racconta il volume Regolarità edilizia e catastale nelle compravendite immobiliari.

La decisione conferma una giurisprudenza compatta sulla natura assoluta del vincolo stradale e aggiunge un tassello sulle tolleranze, che servono a perdonare l'imprecisione del cantiere, non a spostare la strada.

Tolleranze costruttive e fascia di rispetto stradale: le domande più frequenti

La tolleranza del 2% salva un edificio costruito in parte nella fascia di rispetto stradale?

No, secondo il Consiglio di Giustizia Amministrativa per la Regione Siciliana (sentenza n. 731/2026), che ha applicato il previgente art. 34, comma 2-ter, del d.P.R. n. 380/2001. La tolleranza riguarda gli scostamenti esecutivi dalle misure del titolo e non un'opera costruita dove la legge vieta di edificare, qualunque sia l'entità dello sconfinamento, mentre la pronuncia non si occupa dell'estensione alle distanze minime oggi prevista dall'art. 34-bis, comma 1-ter.

Da dove si misura la fascia di rispetto di una strada extraurbana secondaria?

Dal confine stradale, al quale l'art. 26 del d.P.R. n. 495/1992 riferisce la distanza minima, di regola 30 metri fuori dai centri abitati, cioè dal limite della proprietà stradale risultante dagli atti di acquisizione o di esproprio o, in mancanza, dal ciglio esterno del fosso o della cunetta o dalla scarpata (art. 3, comma 1, n. 10, del Codice della strada). Il CGARS (sentenza n. 731/2026) esclude che si possa misurare dal ciglio della carreggiata o dal guard-rail.

La fascia di rispetto vale anche se tra l'edificio e la strada principale passa una strada comunale?

Sì. Secondo il CGARS (sentenza n. 731/2026), che richiama il Consiglio di Stato, la viabilità di rango inferiore che si interpone non interrompe la fascia di rispetto della strada principale, perché prevale la fascia più ampia.

Articolo tratto da *Lavori Pubblici*