

## **TI\_GERICHTE 20.2005.22 vom 25. Oktober 2005**

TI Tribunale d'appello, 2005-10-25, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti\\_gerichte\\_20.2005.22](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_20.2005.22)

FR: TI\_GERICHTE 20.2005.22 du 25 octobre 2005

IT: TI\_GERICHTE 20.2005.22 del 25 ottobre 2005

### **Volltext**

Incarto n.20.2005.22-1

Lugano

25 ottobre 2005

Approvazione progetto definitivo

In nome della Repubblica e Cantone Ticino

Il Tribunale di espropriazione

Composto

dalla Presidente

Margherita De Morpurgo

e dai membri

arch. Giancarlo Fumasoli

ing. Giorgio Caprara

segretaria giurista

Paola Carcano

statuendo nella procedura di approvazione dei progetti definitivi e di espropriazione promossa da

ISEP 1o

rappr. dal RA 1

contro

COPP 1 composta da:

1. MCON 1

2. MCON 2

3. MCON 3

4. MCON 4

5. MCON 5

6. MCON 6

tutti rappr. dall'■ RA 2

nell'ambito della realizzazione di un passaggio pedonale sulla strada cantonale all'altezza di Via \_\_\_\_\_

ed ora sulla domanda di modifica dei piani presentata dagli espropriati,

considerato \_\_\_\_\_ - che il ISEP 1 intende realizzare un passaggio pedonale sulla strada cantonale verso \_\_\_\_\_ all'altezza dello sbocco di Via \_\_\_\_\_. Il progetto prevede, oltre alla segnaletica orizzontale, un sensibile allargamento della strada e l'inserimento di un'isola spartitraffico larga m 1.50 (cfr. relazione tecnica e planimetrie);

- che il credito per la costruzione e l'acquisizione del sedime necessario è stato concesso dal Consiglio Comunale nel corso della seduta del 6.12.2004 (MM 20.2/04);

- che, trattandosi di intervento su sedime stradale cantonale, il comune ha chiesto e ottenuto regolare delega dal Consiglio di Stato (cfr. ris. 600 del 14.2.2005);

- che il progetto definitivo e gli atti di esproprio sono stati pubblicati dal 9.5 al 7.6.2005;

- che l'esecuzione dell'opera comporta l'espropriazione di ca. mq 52 e l'occupazione temporanea di ca. mq 55 del mapp. no. \_\_\_\_\_, superfici per le quali è offerta un'indennità di fr. 300.- il mq, rispettivamente di fr. 1.- il mq (cfr. tabella di espropriazione);

- che con memoria 1° 6.2005, premesso che nel 2004, al momento dell'edificazione del mapp. no. \_\_\_\_\_, si è tenuto conto del futuro allargamento stradale arretrando conseguentemente la costruzione, i proprietari hanno sostenuto che con il progetto in esame il comune intenderebbe espropriare lungo tutto il fronte verso la strada cantonale una superficie maggiore rispetto a quella originariamente indicata nel progetto di massima creando gravi inconvenienti specialmente all'altezza dell'entrata pedonale alla palazzina e dello spazio adibito a posteggio. Da ciò la richiesta di modifica dei piani espropriativi finalizzata a ridurre l'impatto dell'intervento sulla proprietà;

- che all'udienza del 8.9.2005, in occasione della quale si è anche proceduto al sopralluogo, i proprietari hanno confermato la domanda di modifica;

- che il comune ha trasmesso al Tribunale la documentazione richiamata all'udienza con scritto 12.9.2005 notificato ai proprietari il successivo giorno 14.9;

- chedi principio qualsiasi attività d'incidenza territoriale dev'essere pianificata (art. 75 CF e 2 LPT) ed in particolare, per quanto attiene la rete viaria comunale, almeno il tracciato e le dimensioni di ogni strada esistente o futura devono figurare nel PR o nel PG (art. 28 cpv. 1 e 2 let. p. LALPT; art. 12 e 13 Lstr.);

- che ai fini dell'attuazione concreta del piano del traffico, la Lstr., dichiarando applicabile la Lespr., assoggetta ad una procedura di pubblicazione ■ che sostituisce quella usuale di rilascio del permesso di costruzione giusta la LE ■ tutti i progetti esecutivi riferibili ad opere di costruzione ordinaria subordinandone la validità al giudizio definitivo ed all'approvazione del Tribunale di espropriazione (art. 33 Lstr.; Messaggio del 6.7.1994 concernente la modifica della LALPT del 23.5.1990, della Lstr. del 23.3.1983 e della LE del 13.3.1991, p. 4, 22-24);

- che la norma vieta di opporsi ad opere previste dal PR (art. 33 cpv. 3 Lstr.) vincolando il potere cognitivo del Tribunale. Pertanto in sede di approvazione possono assurgere a motivo di contestazione solamente quegli elementi di dettaglio del progetto che differiscono

o non sono contemplati dalla pianificazione ordinaria (Messaggio cit. p. 24). Viceversa sfuggono al sindacato del Tribunale gli aspetti definiti nel PR che, in applicazione del principio del parallelismo delle forme, sono emendabili soltanto mediante norme di pari rango e secondo la procedura prevista per la sua adozione (art. 41 cpv. 2 LALPT);

- che le sole eccezioni tendenti ad attenuare le conseguenze per l'ente pubblico derivanti da una rigida applicazione dell'obbligo di pianificare concernono i lavori di semplice manutenzione, che hanno prevalentemente scopi conservativi, e gli interventi di migioria;

- che infatti gli interventi di migioria finalizzati esclusivamente ad adeguare la strada alle nuove esigenze tecniche, di sicurezza e protezione dell'ambiente, senza modificarne in modo sostanziale la funzionalità, l'uso e la struttura sottostanno unicamente alla procedura di approvazione del progetto (art. 39a Lstr.);

- che in applicazione di tale normativa ed in ossequio al principio di sicurezza giuridica ed al diritto di essere sentito, a fronte di un intervento di migioria compete al Tribunale di espropriazione di dirimere eventuali opposizioni e, prima ancora, di effettuare d'ufficio e con pieno potere cognitivo il vaglio del progetto nell'ottica della pubblica utilità e della proporzionalità, ritenuto tuttavia che tale esame non si estende anche ad un sindacato di opportunità in ragione dell'ampio margine di autonomia decisionale di cui gode l'ente esecutore limitato soltanto dalla norma che disciplina la concezione delle strade (art. 7 Lstr.) e dal divieto di arbitrio;

- che la strada cantonale \_\_\_\_\_ è una strada aperta al pubblico ai sensi dell'art. 2 Lstr. e pertanto soggiace alla Lstr. (art. 1 Lstr.);

- che sono soggette all'approvazione del Tribunale di espropriazione, tanto le costruzioni, gli arredi urbani e di moderazione del traffico che servono direttamente alla circolazione stradale, agevolandola o vietandola, quanto le opere edilizie che sono destinate ad altri scopi, ma che interferiscono con la circolazione dei veicoli a motore e dei pedoni, in quanto previste sull'area della strada definita dal PR (RDAT II-1993 no. 39, I-1999 no. 33, I-2000 no. 37, I-2003 no. 42 c. 2);

- che il progetto in esame comporta l'esecuzione di un'isola spartitraffico, elemento che, per definizione e finalità, influisce sul traffico veicolare e pedonale, tuttavia senza modificare sostanzialmente l'assetto e la funzionalità della strada cantonale. Di conseguenza l'intervento si configura come migioria soggetta al vaglio del Tribunale in applicazione dell'art. 39a Lstr.;

- che le opere eseguite a cura della pubblica amministrazione devono essere sorrette da un interesse pubblico e rispettare il principio di proporzionalità. Occorre cioè, da un canto, che siano preordinate al perseguimento di fini pubblici preponderanti rispetto a quelli meramente privatistici e, d'altro canto, che si configurino come mezzo idoneo al raggiungimento dello scopo prestabilito rimanendo entro i limiti di quanto è strettamente necessario all'esecuzione dell'intervento (Hess/Weibel, Das Enteignungsrecht des Bundes, 1986, ad art. 1 no. 11 ss, 25 ss; Grisel, Traité de droit administratif, 1984, vol.I, p. 339-357; Imboden/Rhinow, Schweizerische Verwaltungsrechtsprechung, 1986, vol. I, Nr. 58; Moor, Droit administratif, vol.I, 2eed., p. 387 ss, 416 ss);

- che lo scopo dichiarato del progetto è di facilitare lo sbocco da Via \_\_\_\_\_ e di migliorare le condizioni di attraversamento pedonale della strada cantonale che, notoriamente, è percorsa da un traffico molto intenso (cfr. relazione tecnica);

- che l'isola spartitraffico è un manufatto collaudato atto ad influenzare la percezione che il conducente ha dello spazio libero con funzione di valido deterrente alla velocità di transito. Inoltre, istituendo aree protette al centro della strada, facilita e rende più sicuro l'attraversamento pedonale (cfr. Norma VSS no. 640212 p. 8 e no. 640283; IREC, Le temps des rues, 1990 p. 71, 78; VCÖ, Verkehrsclub Österreich, Vorrang für Fussgänger, p. 59; TE 3.12.2002 in re Comune di M.);
- che in quest'ottica il progetto, che consiste in un insieme coerente di accorgimenti atti a richiamare per tempo l'attenzione dei conducenti, assolve certamente allo scopo del comune ed è sorretto da un sufficiente interesse pubblico;
- che inoltre l'espropriazione è limitata a quanto è necessario all'esecuzione adeguata dell'intervento rivelandosi, quindi, conforme al principio di proporzionalità;
- che sotto questo profilo la contestazione dei proprietari, vertente sull'asserita divergenza tra il piano di esproprio in esame e l'ampiezza dell'intervento prevista nel progetto di massima, non è per nulla condivisibile;
- che infatti sovrapponendo il progetto pubblicato al progetto di massima (cfr. lucidi 1:200) risulta una corrispondenza quasi perfetta delle linee ed anzi un'invasione più contenuta del primo rispetto al secondo. Differente è invece il raccordo con Via \_\_\_\_\_ riconducibile alla rinuncia di coinvolgere nell'intervento anche il mapp. no. \_\_\_\_\_;
- che d'altra parte la linea d'ingombro della strada cantonale tracciata in rosso sul progetto di massima già risulta leggermente più invasiva rispetto a quella riportata sulla planimetria allegata alla domanda di costruzione per il mapp. no. \_\_\_\_\_ (cfr. sovrapposizione lucido 1:200/fotocopia planimetria LE). Manifestamente ciò non individua una modifica abusiva ed inattesa del progetto pubblico, bensì è segno inequivocabile di un errore della progettazione privata;
- che, per di più, confrontando la domanda di costruzione con la situazione attuale del mapp. no. \_\_\_\_\_ (cfr. sovrapposizione lucido 1:200 /fotocopia planimetria LE) emerge, altrettanto inequivocabilmente, che l'area destinata a posteggio presenta ora una larghezza di m 6.50 invece dei 6 previsti nella domanda di costruzione e che è stata spostata di ca. 45/50 cm verso la strada cantonale e di ca. 95 cm verso Via \_\_\_\_\_. Con ciò si è perso peraltro lo spazio per posare il contenitore dei rifiuti;
- che di conseguenza, se proprio si vuol parlare di divergenze, queste sono state attuate dal privato e non dall'ente pubblico;
- che in queste condizioni non può essere mosso alcun rimprovero al comune e tantomeno si giustifica di modificare il piano di espropriazione,
- che sulla questione inerente le indennità le parti non hanno raggiunto un accordo, per cui verranno esaminate nell'ambito di un giudizio separato quando la presente sentenza sarà cresciuta in giudicato (art. 45 cpv. 5 Lespr.);
- che gli espropriati non si sono avvalsi della consulenza di un legale per cui non si assegnano ripetibili.

Per i quali motivi,

richiamati gli art. 39a Lstr. e 20 e segg. Lespr.,

dichiara

e pronuncia:1. I progetti definitivi inerenti la realizzazione di un passaggio pedonale sulla strada cantonale all'altezza di Via \_\_\_\_\_ sono approvati.

2. La domanda di modifica del piano di espropriazione è respinta.

3. La tassa di giustizia e le spese per il presente giudizio in fr 500.- sono a carico del ISEP

1. Non si assegnano ripetibili.

4. La presente decisione è definitiva.

5. Intimazione a:- RA 1- RA 2

per il Tribunale di espropriazione

la Presidente

giurista

Margherita De Morpurgo

La segretaria

Paola Carcano

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.