

TI_GERICHTE 20.2005.68 vom 6. Oktober 2006

TI Tribunale d'appello, 2006-10-06, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_20.2005.68

FR: TI_GERICHTE 20.2005.68 du 6 octobre 2006

IT: TI_GERICHTE 20.2005.68 del 6 ottobre 2006

Volltext

Incarto n.20.2005.68■1

Lugano

6 ottobre 2006

Approvazione progetto definitivo

In nome della Repubblica e Cantone Ticino

Il Tribunale di espropriazione

Composto

dalla Presidente

Margherita De Morpurgo

e dai membri

arch. Bruno Buzzini

arch. Alberto Canepa

segretario giudiziario

Enzo Barenco

statuendo nella procedura di approvazione dei progetti definitivi avviata da

ISEP 1rappr. dal RA 1

nell'ambito della realizzazione di misure di moderazione del traffico in zona "E_____"
", "E_____ ", Via alle S_____ e Via V_____,

ed ora sull'opposizione al progetto interposta da

OP 1

letti ed esaminati gli atti, ed assunte le necessarie prove,

considerato in fatto ed in diritto

- che il Comune di C_____ intende realizzare una serie di misure di moderazione del traffico su strade locali accompagnate dall'introduzione del limite di velocità di 30 Km/h. Sono previsti, in particolare, alle E_____ restringimenti della carreggiata mediante bande colorate orizzontali, in Via alle S_____ restringimenti mediante nuovi posteggi ed in Via V_____ la posa di dossi. L'opera non comporta espropriazioni;

- che i progetti definitivi sono stati pubblicati dal 15.2 al 16.3.2006;

- che con memoria 16.3.2006 OP 1 si è opposto al progetto sollevando varie censure che saranno riprese in dettaglio nel seguito dell'esposizione;
- che all'udienza di conciliazione indetta come di rito per il 25.4.2006 l'opponente non è comparso ritenendo inutile la riunione (cfr. lettera del 7.4.2006);
- che il 31.5.2006 il Comune ha prodotto la documentazione richiamata dal Tribunale a completamento di quella già agli atti. L'istante, invitato a presentare eventuali osservazioni, ne ha preso atto senza particolari commenti (cfr. ordinanza 2.6.2006, lettera del 19.6.2006);
- che anche la seconda citazione, emessa giusta l'art. 41 cpv. 1 Lespr. con la comminatoria di cui all'art. 16 cpv. 1 LPamm., è rimasta infruttuosa. In effetti l'opponente non è comparso all'udienza del 3.10.2006, motivo per cui il Tribunale ha dichiarato chiusa l'istruttoria presumendo confermata l'opposizione;
- che di 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, stando alla vigente legislazione, 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 della licenza edilizia ■ tutti i progetti definitivi riferibili ad opere di costruzione ordinaria subordinandone la validità al giudizio definitivo ed all'approvazione del Tribunale di espropriazione (art. 33 Lstr; Messaggio 4275 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);
- che, invero, con risoluzione del 12.4.2006 il Gran Consiglio ha approvato una modifica della Lstr. che, tra l'altro, solleva il Tribunale di espropriazione dalla competenza ad approvare i progetti stradali definitivi (FU 31/2006 del 18.4.2006; Messaggio 5361 dell'11.2.2003 per la Legge sul coordinamento delle procedure e la modifica della LE del 13.3.1991, della Lstr. del 23.3.1983 e della Legge sulle funi metalliche del 3.12.1912; Rapporto parziale 2 del 23.3.2006). Tuttavia, poiché il Consiglio di Stato ancora non ha decretato la data di entrata in vigore dell'emendamento legislativo, questo Tribunale è competente a statuire sul progetto in esame; lo resterebbe comunque anche il base al nuovo diritto vista la norma transitoria di cui al nuovo art. 57;
- 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 miglioria;
- che infatti gli interventi di miglioria ■ finalizzati esclusivamente ad adeguare la strada alle nuove esigenze tecniche, di sicurezza e di 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.) e non a quella pianificatoria;
- che in applicazione di tale normativa eventuali contestazioni sulla pubblica utilità e sul progetto sono decise in via definitiva dal Tribunale di espropriazione. Quest'ultimo effettua d'ufficio e con pieno potere cognitivo il vaglio del progetto nell'ottica dei suoi contenuti, della sua incidenza e della sicurezza (art. 7 Lstr.), fermo restando che l'esame non si estende al sindacato di opportunità ritenuto l'ampio margine di autonomia

decisionale di cui gode l'ente esecutore limitato soltanto dalla norma che disciplina la concezione delle strade e dal divieto di arbitrio;

- che le vie interessate dal progetto sono strade comunali aperte al pubblico ai sensi dell'art. 2 Lstr. e pertanto soggiacciono alla Lstr. (art. 1 Lstr.);

- che sono soggette ad approvazione tanto le costruzioni, gli arredi urbani e le moderazioni 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 prevede la realizzazioni di dossi e restringimenti della carreggiata, interventi che, per definizione e finalità influiscono sul traffico veicolare e pedonale, tuttavia senza modificare sostanzialmente l'assetto e la funzionalità delle strade comunali. Di conseguenza si configurano come migliorie ai sensi dell'art. 39a Lstr.;

- che ha diritto ad interporre opposizione chiunque sia toccato dalla decisione impugnata ed abbia un interesse legittimo all'annullamento o alla modifica della decisione stessa. Requisito imprescindibile è l'esistenza di una relazione rilevante o speciale tra l'opponente e l'oggetto della contestazione mentre non occorre che vi sia una lesione di diritti soggettivi. Basta che il soggetto possa prevalersi di un interesse personale, immediato ed attuale ad ottenere un giudizio più favorevole (Messaggio 4275 cit.; Borghi/Corti, Compendio di procedura amministrativa ticinese, ad art. 43 no. 2 e rif.);

- che in materia di interventi stradali, secondo la giurisprudenza, il soggetto non può limitarsi ad una contestazione generica del progetto, bensì occorre che dimostri concretamente in che termini, nella sua sfera, il progetto violi la legislazione (DTF 112 Ib 543 c. 1d p. 550, 118 Ib 206 c. 8b p. 214, 120 Ib 59 c. 1c-d, 431);

- che l'opponente è residente a C_____, circostanza che, tuttavia, di per sé stessa non è necessariamente fonte di un rapporto speciale con il progetto pubblicato. Dall'altra parte egli esprime censure del tutto generiche e non specifica in che modo la sua personale situazione ne risulti pregiudicata e quindi si distingue dalla condizione di qualsiasi altro utente o cittadino del Comune o diretto confinante. Non è trascurabile, infine, che nessun altro ha sollevato obiezioni al progetto;

- che in quest'ottica è perlomeno dubbio che l'opponente sia colpito più di qualunque terzo dai provvedimenti litigiosi ed è quindi altrettanto dubbio che possa vantare un interesse legittimo;

- che la questione può restare indecisa ritenuto che l'opposizione è comunque infondata e da respingere nel merito;

- 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, dall'altro canto, che si configurino come mezzo idoneo al raggiungimento dello scopo prestabilito;

- che lo scopo dichiarato del progetto è di offrire una maggiore sicurezza ai pedoni, specie ai bambini che si recano a scuola, a fronte della velocità di circolazione eccessiva dei veicoli e del traffico parassitario che si riversa sulle strade all'interno dell'abitato (cfr.

relazione tecnica);

- che le misure di moderazione del traffico rompono la prospettiva della strada con l'obiettivo di indurre l'automobilista ad una guida disciplinata e prudente a vantaggio di una maggiore sicurezza sua, degli altri conducenti e dei pedoni. È noto, infatti, che alla riduzione della velocità fanno riscontro un ampliamento dell'orizzonte ottico ed un minore spazio di frenata ciò che, senza garantire immunità totale agli utenti della strada, limita comunque le virtuali situazioni di pericolo;

- che il rialzamento verticale della carreggiata (dosso) è un provvedimento collaudato e dichiaratamente tra i più efficaci per rallentare la velocità (IREC, Le temps des rues, 1990, p. 25; Norma VSS 640 213 pto. 9 e Norma VSS no. 640 285). Considerazioni analoghe valgono per i restringimenti laterali della carreggiata, siano essi fisici (aiuole, paracarri, posteggi o altro) o costituiti da semplici demarcazioni orizzontali, che influenzano la percezione che il conducente ha dello spazio libero con funzione di valido deterrente alla velocità di transito (IREC, p. 36, Norma VSS 640 213 p. 17-19, Norma VSS 640 283);

- 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 nel dettaglio e con riferimento alle censure sollevate dall'opponente si impongono le seguenti osservazioni;

- che l'opponente lamenta innanzitutto varie carenze di ordine formale ed in particolare la lacunosità della relazione tecnica, l'assenza di modine, la mancata approvazione del progetto e della spesa da parte del Consiglio Comunale e l'omissione, nel preventivo, della segnaletica relativa al limite di velocità;

- che, tuttavia, il Comune ha completato tutti gli atti esattamente come richiesto all'udienza del 25.4.2006 e demarcato i dossi (cfr. lettera del 31.5.2006). D'altra parte, nell'istanza di pubblicazione dell'11.11.2005, il Municipio ha dichiarato che l'intervento è interamente finanziato dalla gestione corrente annuale, affermazione che trova conferma nel MM no. 26/2006 sul preventivo 2006, approvato al legislativo, nel quale fr. 25'000.- sono destinati alla manutenzione di strade e piazze con la specificazione che l'importo è comprensivo della spesa per la posa di misure di moderazione. Di conseguenza, con il voto sul preventivo 2006 il Municipio ha ottenuto l'autorizzazione implicita ad affrontare l'intervento e non necessita di una specifica approvazione giusta l'art. 13 cpv. 1 let. g LOC; a ciò si aggiunge che il Municipio è comunque autorizzato a fare spese correnti non preventivate senza il consenso del Consiglio Comunale sino all'importo annuo di fr. 10'000.- (art. 115 LOC; art. 69 Reg. comunale). Infine, la segnaletica è stata omessa non per motivi di opportunità, bensì perché l'approvazione è di competenza del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni e non del Tribunale di espropriazione (art. 1 cpv. 2 let. c, 104 OSStr.; art. 23 Reg. sulla circolazione stradale del 2.3.1999);

- che per il resto e per quanto riferite ad asserite carenze progettuali le restanti contestazioni sono pretestuose;

- che con riferimento alle E_____ l'opponente censura l'assenza di indicazioni dettagliate sull'intervento e la violazione della Norma VSS 640 213;

- che stando al piano 2418-012a la larghezza attuale del campo stradale è di 5 ml. L'intervento, che consiste nella posa di strisce laterali rosse, interessa due tratti lunghi 20

ml e restringe le carreggiate a 3 ml, rispettivamente a 4 ml. Trattandosi di semplici bande orizzontali che non modificano in alcun modo le quote della strada, le pendenze longitudinali sono del tutto irrilevanti; poco importa, quindi che non siano indicate;

- che con riferimento a Via V _____ l'opponente contesta la distanza tra un dosso e l'altro, la larghezza dei dossi, la pericolosità del manufatto rispetto alla corsia ciclabile e l'assenza di dati circa le pendenze longitudinali e lo scolo delle acque;

- che stando al piano 2418-014a i quattro dossi arrotondati hanno uno spessore massimo di 8 cm, una lunghezza di 4 ml, una larghezza di ml 5 e sono posati ad un centinaio di metri l'uno dall'altro. Si tratta dunque di elementi conformi alla Norma VSS 640 213, che prevede uno spessore da 6 a 12 cm ed una lunghezza da 3.4 a 4 ml (p. 12), nei quali, tenuto conto delle dimensioni e dell'ingombro, non si ravvisa peraltro un'effettiva fonte di pericolo per i ciclisti. Quanto alla distanza non va trascurato che questa va determinata in funzione delle condizioni locali (id.) e che in concreto la moderazione è combinata con l'introduzione del limite di velocità di 30 Km/h. Quindi, senza essere errata la maggiore distanza tra i dossi, rispetto a quella consigliata, permette all'occorrenza ed una volta verificata l'efficacia di completare l'intervento con altri elementi moderatori. Infine, anche in questo caso, l'intervento non modifica le quote della strada ed i dossi non creano ristagni, anzi la conformazione arrotondata facilita il deflusso delle acque. Del tutto superflui, quindi, sia il profilo longitudinale sia l'esame dell'evacuazione delle acque;

- che con riferimento a Via alle S _____, il progetto è contestato nella misura in cui non specifica né se sono previste bordure di delimitazione oppure semplici demarcazioni orizzontali, né l'ampiezza della carreggiata disponibile. L'opponente afferma inoltre che l'intervento non è conforme alle normative VSS e censura il fatto che siano stati trascurati gli attraversamenti pedonali, questi ultimi pericolosi per la presenza dei posteggi;

- che la delimitazione degli stalli è prevista mediante semplice demarcazione orizzontale. Stando al piano 2418-013a ciascun posteggio misura ml 6.30 x 2.30 e lo spazio rimanente per il passaggio è di ml 3.70: il tutto in perfetta consonanza con le misure minime previste per posteggi simili del tipo I di cui alla Norma VSS 640 291 (p. 2). La distanza dalle intersezioni è, rispettivamente, di ca. 33 e 36 ml, ed è dunque ampiamente sufficiente a fronte di quella minima consigliata di 6 m (Norma VSS 640 213 p. 11). Ancora una volta va rilevato che l'intervento mira a moderare il traffico ai fini di una migliore convivenza con riduzione della velocità e precedenza al pedone. In quest'ottica e considerato che la strada è rettilinea ed offre una buona visuale, l'attraversamento pedonale non è compromesso. In ogni caso qualora, nonostante le moderazioni, i limiti di velocità ancora non fossero rispettati, il Municipio potrebbe intervenire mediante controlli di polizia;

- che l'opponente rimprovera genericamente al Municipio di non aver previsto nulla per l'illuminazione. La questione esula dal progetto;

- che, infine, l'opponente sostiene che l'introduzione del limite di velocità è incompleta. Come già rilevato la problematica non è di competenza di questo Tribunale.

Per i quali motivi

richiamati

gli art. 32, 33 e 39a Lstr. e gli art. 20 e segg. Lespr.,

dichiara

e pronuncia:1. I progetti definitivi nell'ambito della realizzazione di misure di moderazione del traffico in zona "E_____, "E_____, Via alle S_____ e Via V_____ sono approvati.

2. L'opposizione di OP 1 è respinta.

3. La tassa di giustizia e le spese in fr 1'000.- sono a carico del ISEP 1. Non si assegnano ripetibili.

4. La presente decisione è definitiva.

5. Intimazione a:OP 1RA 1

per il Tribunale di espropriazione

la Presidente
giudiziario

Margherita De Morpurgo

Il segretario

Enzo Barengo

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