

TI_GERICHTE 30.2007.48 vom 27. Oktober 2009

TI Tribunale d'appello, 2009-10-27, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_30.2007.48

FR: TI_GERICHTE 30.2007.48 du 27 octobre 2009

IT: TI_GERICHTE 30.2007.48 del 27 ottobre 2009

Volltext

Incarto n.30.2007.48

Lugano

27 ottobre 2009

Sentenza

In nome della Repubblica e Cantone Ticino

Il Tribunale di espropriazione

Composto

dalla Presidente

Margherita De Morpurgo

e dai membri

ing. Eraldo Pianetti

arch. Alberto Canepa

segretario giudiziario

Enzo Barenco

statuendo sul ricorso presentato in data 28 giugno 2007 da

RI 1

rappr. dall'RA 1

contro

la decisione su reclamo emanata il 6 giugno 2007 dal Municipi di _____ nell'ambito della procedura d'imposizione di contributi di miglioria concernenti la costruzione dell'accesso alla Strada Industriale Lotto I e II (Via _____ - Via _____), relativamente al mapp. no. 162 RFD di _____,

causa congiunta per un'unica istruttoria con l'inc. no. 30.2006.13 inerente la procedura d'imposizione di contributi di miglioria per la costruzione della Strada Industriale Lotto I e II (Via _____ - Via _____),

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

considerato in fatto e in diritto

1.1.1. La zona industriale-comparto est di _____ è ubicata a cavallo delle località _____ e _____. In passato essa era servita, a partire della strada cantonale del

_____, da Via _____, da Via _____, che corre lungo il sedime ferroviario, e da Via _____, quest'ultima costituita da un semplice passaggio sterrato attraverso sedimi privati. Nel vigente PR di _____, approvato dal Consiglio di Stato con risoluzione del 7.5.2002 (revisione 1996), il primo tratto di Via _____ è qualificato come strada di servizio, mentre Via _____ e la strada lungo l'argine del riale _____ (già sterrata) sono definite strade prevalentemente pedonali; Via _____, prolungata verso nord e verso sud, è segnata invece come strada di raccolta.

1.2. Il mapp. no. 162 è un terreno inedificato di 17'897 mq ubicato nella zona industriale-comparto est; retrostante rispetto alla strada di raccolta, esso confina a nord con Via _____ e ad ovest con il riale _____. Nell'ambito della revisione del PR la proprietaria ha impugnato il piano rivendicando la garanzia di un accesso veicolare da Via _____ o, in subordine, dalla strada prevalentemente pedonale; più subordinatamente ancora, ha sollecitato una indennità di espropriazione. Il ricorso, respinto dal Consiglio di Stato, è stato riproposto dinanzi al Tribunale della pianificazione del territorio che, su richiesta delle parti, ha sospeso la procedura. Il Comune aveva infatti preannunciato l'adozione di una variante che, per creare un accesso al mapp. no. 162, modificava parzialmente la gerarchia della strada d'argine assegnandole, per una lunghezza di ca. 70 ml, funzione di strada di servizio con imbocco dalla strada di raccolta. Tale modifica, concretizzata nelle forme di una variante di poco conto, è stata approvata dal Consiglio di Stato con decisione del 18.5.2004 che non è stata impugnata. Perciò, con decreto del 18.8.2004, il Tribunale della pianificazione del territorio ha stralciato il ricorso, a suo tempo interposto dalla proprietaria, in quanto divenuto privo di oggetto (TPT inc. no. 90.2002.85).

1.3. Nel frattempo, considerata la presenza di importanti aziende nel comprensorio ed in ragione dell'inadeguatezza delle vie di accesso, il Municipio ha risolto di urbanizzare la zona industriale-comparto est costruendo, in attuazione del PR, il primo tratto della strada di raccolta, e cioè il primo tratto della nuova strada industriale (lotti I e II): la cosiddetta camionale. L'intervento, proposto con messaggio 8/2000, è stato approvato in data 25.9.2000 dal Consiglio Comunale che a tal fine ha stanziato un credito di investimento di fr. 4'296'817.- ed autorizzato il prelievo di contributi di miglione nell'ordine del 60% del costo totale. In esito all'entrata in vigore della nota variante di PR, in data 14.2.2005 il Consiglio Comunale ha inoltre approvato la realizzazione della strada di servizio, quale nuovo accesso al mapp. no. 162, il relativo credito di costruzione di fr. 241'000.- ed il prelievo di contributi di miglione in ragione del 100% a carico del fondo medesimo (MM 20/2004). Tali risoluzioni legislative sono cresciute incontestate in giudicato. L'esecuzione delle due opere stradali, che hanno comportato espropriazioni varie, è avvenuta come d'uso previa pubblicazione degli atti, approvazione dei progetti definitivi e svolgimento delle procedure espropriative giusta la Legge sulle strade, nella versione in vigore all'epoca, ed alla Legge di espropriazione (TE inc. no. 3/01, 50/02, 20.2005.37).

1.4. Il mapp. no. 162 si trova, perciò, ad essere colpito da due procedure di prelievo di contributi di miglione: l'una dipendente dalla costruzione della nuova camionale e l'altra dalla costruzione del nuovo accesso. Entrambe contestate con motivazioni sostanzialmente analoghe, esse sono state congiunte per una unica istruttoria (art. 23 LCM e 51 LPamm).

1.5. Oggetto del presente giudizio è il contributo di miglione emesso per la costruzione del nuovo accesso. Il Municipio ha avviato la procedura pubblicando il prospetto dal 22.2 al 26.3.2007 e notificando un avviso personale alla sola contribuente interessata RI 1 che, in veste di proprietaria del mapp. no. 162, è stata assoggettata al pagamento di un contributo di miglione di fr. 241'000.-, importo pari al

totale della spesa. Il reclamo tempestivamente interposto contro il prospetto è stato respinto dal Municipio con risoluzione del 6.6.2007. Da ciò il ricorso in esame nel quale, in estrema sintesi, la proprietaria contesta di aver tratto un vantaggio particolare dall'opera, la natura dell'opera stessa ed il piano del perimetro. Con risposta del 29.8.2007 il Municipio postula la reiezione del gravame. L'udienza di conciliazione svoltasi il 20.2.2008, in occasione della quale si è proceduto anche ad un sopralluogo, ha avuto esito infruttuoso. Esperito un ulteriore sopralluogo in data 2.4.2008 e conclusa l'istruttoria, le parti sono comparse al dibattimento finale del 14.1.2009 riconfermandosi nelle rispettive tesi e domande.

2. Preliminarmente (e per mero scrupolo di motivazione) si osserva che nel corso della procedura il mapp. no. 162 è stato alienato mediante esercizio di un diritto di compera (cfr. d.g. 3601 del 25.3.2008). Con scritto del 30.12.2008 l'acquirente ha chiesto di subentrare nella presente procedura, domanda che ha però ritirato all'udienza finale. A giusta ragione. In effetti, prescindendo dall'unica valida ipotesi di subingresso nella lite, data in caso di successione (art. 560 cpv. 1 CC; art. 102 CPC applicabile per analogia in virtù del rinvio di agli art. 23 LCM e 24 LPamm.), il debito derivante da contributi di miglitoria è personale e non è cedibile: ne risponde soltanto colui che è iscritto come proprietario a RF al momento della pubblicazione del prospetto (art. 5 cpv. 2 LCM). Eventuali clausole contrattuali contrarie, specie di assunzione dell'onere contributivo da parte dell'acquirente, valgono unicamente inter partes e non sono opponibili al Comune (RDAT II-1991 no. 55; RtiD II-2005 no. 24; Knecht, Grundeigentümerbeiträge an Strassen im aargauischem Recht, Diss. 1975, p. 49; Blumer, Abgaben für Erschliessungsanlagen nach dem Thurgauer Baugesetz, Diss. 1989, p. 76). All'epoca della pubblicazione del prospetto (22.2.-26.3.2007) RI 1 era ancora proprietaria del mapp. no. 162 e di conseguenza resta soggetto imponibile.

3. La ricorrente afferma che la nuova camionale è legata inscindibilmente al collegamento della futura superstrada _____ e costituisce un elemento fondamentale del piano generale degli assi stradali di attraversamento del Comune, voluto per alleggerire la strada cantonale del _____. Perciò essa è parte integrante dell'urbanizzazione di base ed in quanto tale non è imponibile. Tale ragionamento va applicato, secondo la ricorrente, anche alla strada di accesso considerato che, come indicato dal Municipio, essa è una appendice alla strada industriale ed ha permesso di completare il sistema viario relativo alla prima parte della strada industriale. La censura è irricevibile oltre che infondata. La ricorrente trascura, anzitutto, che la natura della strada di accesso, così come la legittimità stessa dell'imposizione, sono temi ormai insindacabili: da ciò l'irricevibilità della contestazione. Infatti per giurisprudenza ripetutamente confermata ed acquisita la decisione di principio sul prelievo di contributi, sulla natura dell'urbanizzazione e sulla quota imponibile è di competenza esclusiva del legislativo comunale (RDAT II-1998 no. 29 c. 4b). Le contestazioni vertenti su tali elementi vanno dunque sollevate impugnando la risoluzione del legislativo dinanzi al Consiglio di Stato nelle forme e nei termini sanciti dagli art. 208 ss LOC (RDAT II-1995 no. 46 c. 3b, II-1998 no. 29 c. 4b; RtiD II-2005 no. 26). In concreto il Consiglio Comunale ha deciso il prelievo di contributi di miglitoria per la costruzione della strada di accesso con risoluzione del 14.2.2005; nel contempo, assimilando la strada ad un'opera di urbanizzazione particolare, ha fissato la quota imponibile al 100% del costo complessivo (art. 7 cpv. 1 LCM). Come già evidenziato tale risoluzione è cresciuta incontestata in giudicato. Pertanto in questa sede non può essere rimessa in discussione. In ogni caso, la camionale e la strada di accesso al mapp. no. 162, pur essendo entrambe parte

integrante della rete viaria locale, sono ben lungi dall'essere gerarchicamente equipollenti. Come risulta dal PR e dalla consecutiva variante esse hanno funzioni differenti, la prima essendo una strada di raccolta e la seconda una strada di servizio. Vero è che sono imposte l'una come opera di urbanizzazione generale e l'altra come opera di urbanizzazione particolare. Perciò la contestazione è anche infondata.

4.4.1. I Comuni sono tenuti a prelevare contributi di miglioria per le opere pubbliche che procurano al privato un vantaggio particolare (art. 1 cpv. 1 LCM), specie per le opere di urbanizzazione generale e particolare dei terreni (art. 3 cpv. 1 let. a LCM). Il vantaggio particolare è presunto (art. 4 cpv. 1 LCM) quando l'opera è finalizzata ad urbanizzare i fondi o a migliorarne l'urbanizzazione secondo uno standard minimo, oppure quando migliora in modo evidente la redditività, la sicurezza, l'accessibilità, la salubrità e la tranquillità dei fondi tenuto conto della loro destinazione, oppure ancora quando elimina o riduce inconvenienti ed oneri (Messaggio 2862 del 13.6.1984 concernente la nuova LCM, ad art. 5 p. 16-17). La costruzione e la sistemazione di strade e marciapiedi sono opere di urbanizzazione soggette al prelievo di contributi poiché, di principio, da esse derivano indubbi vantaggi particolari per le proprietà servite (Reitter, *Les contributions d'équipement, plus particulièrement en droit neuchâtelois*, th. 1986, p. 64 ss; Blumer, op. cit., p. 38 ss; Marantelli-Sonanini, *Erschliessung von Bauland*, Diss. 1997, p. 93; Crespi, *Il contributo di miglioria e la sua imposizione nel comune ticinese*, 1963, p. 66 e 70; RDAT II-1998 no. 29 c. 6b).

4.2. La nuova strada di accesso al mapp. no. 162 è una strada di servizio posta lungo l'argine del riale _____ con imbocco dalla nuova camionale; essa è dotata di infrastrutture ed è convenientemente delimitata. Il tracciato, realizzato completamente a nuovo, misura una settantina di metri e consta di una carreggiata di 4 m oltre che di un percorso pedonale di 2 m separati con un guard rail (cfr. relazione tecnica al progetto; verbale 20.2.2008; documentazione fotografica). Questa strada è frutto, sostanzialmente, delle rivendicazioni espresse da RI 1 nell'ambito della revisione del PR, di cui già si è detto, ed è stata concepita tenendo conto sia dell'attuale gerarchia delle strade definita nel piano viario sia della costruzione della nuova camionale. Infatti, considerato che il PR assegna a Via _____ una funzione prevalentemente pedonale e che il comprensorio veniva adeguatamente urbanizzato con la camionale, il Comune ha ritenuto di poter garantire un accesso veicolare al mapp. no. 162 per mezzo della strada d'argine. Esso non ha quindi fatto altro che concretizzare una delle ipotesi prospettate dalla proprietaria optando per quella più confacente dal profilo tecnico e pianificatorio. Del resto, lo stesso Consiglio di Stato, approvando la variante di PR, ha osservato, tra l'altro, come la nuova definizione pianificatoria della strada d'argine avesse consentito di trovare una opportuna soluzione ad un problema di urbanizzazione particolare (allacciamento dei fondi retrostanti, ed in particolare del fmn 162), sollevato in occasione della revisione del Piano regolatore comunale (cfr. ris. Consiglio di Stato no. 2061 del 18.5.2004; inoltre MM 20/2004). E' indubbio, quindi, che il mapp. no. 162 abbia tratto un vantaggio particolare dalla costruzione della strada di servizio.

4.3. La ricorrente rileva che il mapp. no. 162 oltre ad essere già interamente urbanizzato, dispone da sempre di un accesso veicolare sufficiente e idoneo da Via _____. Perciò, a suo avviso, la strada di servizio non procura alcun vantaggio al terreno. La circostanza che la zona fosse, in qualche modo, già servita ed in parte attrezzata risulta dagli atti e non è contestata dal Comune. Questo non è, tuttavia, un elemento risolutivo poiché la preesistenza di infrastrutture di principio non invalida i benefici indotti da un'opera nuova; basti pensare che una opera di urbanizzazione realizzata a nuovo viene progettata secondo metodi tecnicamente progrediti (cfr. art. 6 Lstr.)

e tenuto conto di esigenze che non sono immutabili specie in un comprensorio che, come quello in esame, non è ancora completamente insediato. In concreto, poi, la strada di servizio istituisce il collegamento tra i mapp. no. 162 e la camionale che rappresenta l'unica via di accesso e di transito veicolare conforme al comparto industriale est. Non è decisivo neppure che Via _____ adempia, secondo la ricorrente, alle necessità del fondo poiché questo è un argomento che, oltre ad esprimere una opinione prettamente soggettiva, trascura del tutto la gerarchia stradale sancita nel PR. Come già evidenziato Via _____ è assegnata alla categoria delle strade prevalentemente pedonali e, stando al piano viario, non sono prevedibili allargamenti del calibro attuale; già solo per questo motivo essa non si presta ad un traffico veicolare di tipo industriale con mezzi pesanti. A ciò si aggiunge che il sedime stradale è irregolare e raggiunge un calibromassimo di 3.65 ml; la sua pavimentazione, che poggia su fondazioni vetuste, appare uniforme solo nella parte iniziale, lunga poco meno di una trentina di metri, per ridursi poi ad una superficie bituminosa dissestata ed a tratti rappezzata (cfr. doc. fotografica; verbale sopralluogo 2.2.2008). In definitiva si tratta perciò di una via di accesso che poteva essere accettabile in passato poiché, considerato lo stato pregresso di Via _____, non vi erano alternative valide. E tuttavia palese che, seppur percorribile, Via _____ non sia adeguata ad un'area industriale poiché impedisce, o comunque non garantisce, la possibilità di transito regolare con mezzi pesanti.

4.4. La ricorrente sostiene, inoltre, che sino a quando non sarà realizzato il raccordo con la superstrada _____, l'arteria industriale è del tutto inutile e crea una deviazione artificiosa del traffico, allungando il tragitto per poter accedere al mapp. no. 162. Tale argomento non è pertinente poiché tende a contestare i benefici derivanti dalla nuova camionale dimenticando che il presente giudizio verte invece sul contributo emesso per la nuova strada di servizio. E dunque solo per completezza che i commenti sulle funzioni ed i vantaggi indotti dalla camionale già esposti nell'odierna sentenza emessa nell'inc. congiunto no. 30.2006.13 vengono recuperati in questa sede. Il tratto di camionale realizzato rappresenta, in effetti, solo il primo segmento della strada di raccolta fissata nel piano viario; in base agli indirizzi pianificatori cantonali e comunali, in futuro esso dovrebbe essere completato verso sud con un secondo tratto nelle zone _____, e raccordato a nord alla superstrada _____ in zona _____.

Il Municipio ha deciso la costruzione con l'obiettivo di ovviare a dichiarate carenze nell'urbanizzazione della zona industriale-comparto est, e di assicurare allo specifico comprensorio un accesso stradale confacente per favorire l'insediamento di industrie e l'ampliamento di aziende già presenti. Il tutto conformemente agli orientamenti pianificatori ed alla destinazione sancita dal PR (cfr. MM 8/2000 e documentazione annessa, relazione tecnica e piani). Nel presentare il progetto il Municipio ha specificato che la camionale sarebbe stata a fondo cieco, e che il raccordo con la superstrada non sarebbe stato attuato nell'immediato per l'ovvia ragione che quest'ultima, seppur pianificata, è ancora tutta da progettare concretamente. Esso ha infine anche indicato di aver comunque tenuto conto della superstrada progettando la camionale nell'ottica dell'eventuale realizzazione futura di un raccordo. Intendimenti, questi, che sono stati perfettamente recepiti dal Consiglio Comunale (cfr. verbali della commissione edilizia e della commissione della gestione). Il fatto che il raccordo con la superstrada non sia stato (ancora) realizzato non significa evidentemente che i fondi serviti dalla nuova camionale non abbiano tratto alcun vantaggio particolare. Ben al contrario, tale vantaggio risiede nella strada stessa, e specialmente nella sua palese funzionalità, essendo stata costruita secondo criteri tecnicamente ottimali e sicuri, ed avendo essa indubbiamente migliorato l'agibilità

del settore e la qualità di percorrenza indispensabili ai fini dello sfruttamento ammesso. Con ciò l'obiettivo che si è posto il Municipio è stato raggiunto. 4.5. La ricorrente rileva, infine, di aver acquistato il mapp. no. 1403, fondo che ha accesso diretto alla camionale (cfr. d.g. 10769 del 13.12.2006). A suo avviso tale circostanza, unita alla cessione del mapp. no. 162, fa sì che non abbia alcun bisogno della nuova strada di servizio. Anzi, essa rimprovera al Municipio di aver costruito l'opera nonostante fosse a conoscenza della trattativa per l'acquisto e sebbene fosse stato ripetutamente invitato a tenere in sospeso la realizzazione della strada. Tale argomento è palesemente irragionevole e contraddittorio. In primo luogo perché il vantaggio particolare derivante da un'opera non si esamina nell'ottica della persona del proprietario, bensì per rapporto alla situazione del fondo; i trapassi di proprietà non incidono quindi in alcun modo sul fatto che il mapp. no. 162 ha tratto un beneficio concreto dalla strada di servizio. Secondariamente perché la ricorrente non poteva certamente pensare o aspettarsi che il Municipio dopo aver aderito ad una sua specifica richiesta emendando il PR ed adoperandosi per l'allestimento e l'approvazione del progetto definitivo non avrebbe costruito la strada di servizio, né che avrebbe condizionato l'esecuzione della strada stessa all'esito incerto di una trattativa immobiliare intavolata privatamente dalla proprietaria. D'altronde il mapp. no. 1403 è stato acquistato oltre due anni dopo l'approvazione della variante di PR e poco meno di un anno dopo l'approvazione del progetto definitivo; il mapp. no. 162 è addirittura stato alienato solo nel 2008. Considerato che nel frattempo il mapp. no. 1403 è stato a sua volta rivenduto (cfr. d.g. 15277 del 19.12.2008), seguendo i ragionamenti della ricorrente si arriverebbe, in ultima analisi, al risultato paradossale e impensabile di un esonero dal contributo per il semplice motivo che, non essendo più proprietaria né dell'uno dell'altro fondo, non ha necessità della strada.

5.5.1. La ricorrente sostiene che l'addebito a suo esclusivo carico della spesa per la costruzione della strada di servizio concretizza una inaccettabile disparità di trattamento, poiché tale strada non può essere dissociata dall'intero progetto della strada industriale. A suo avviso la pavimentazione, come anche le infrastrutture della strada di servizio, sono opere di interesse collettivo da includere nel calcolo globale della spesa per l'urbanizzazione di tutta la zona ed il cui costo dev'essere suddiviso in un perimetro d'imposizione che includa anche altri fondi beneficiari dell'intera opera. 5.2. L'art. 9 LCM dispone che i beni imponibili sono individuati mediante un piano del perimetro con l'eventuale suddivisione in classi di vantaggio. Il piano del perimetro racchiude i fondi o la porzione dei fondi che traggono un effettivo vantaggio particolare dall'opera e che, per questo motivo, sono assoggettati al contributo di miglìoria (art. 5 cpv. 1 LCM). La delimitazione del piano, che compete al Municipio (RDAT I-1994 no. 7), dipende da un apprezzamento fattuale a carattere prevalentemente tecnico (cfr. Messaggio 2862 cit. ad art. 10 p. 22) e comporta un'analisi di complessa attuazione, non da ultimo perché la normativa è priva di spunti limitandosi ad istituire nel principio la facoltà di suddividere il comprensorio in categorie differenziate. Si dovrà dunque ponderare le caratteristiche dell'opera (funzionalità, concrete possibilità d'uso, accessibilità ecc.) per rapporto al territorio circostante ed alla destinazione dei singoli fondi affinché, conformemente allo scopo del contributo, nel perimetro siano incluse solo le proprietà che, in esito a tale valutazione, risulteranno realmente avvantaggiate (Reitter, op. cit., 95; Blumer, op. cit., p. 62; Otzenberger, Die Grundeigentümerbeiträge im Kanton Luzern, p. 46 ss). In definitiva il criterio decisivo per la delimitazione del perimetro imponibile è il vantaggio particolare (RtiD I-2007 no. 29 c. 4.2). In materia di contributi di miglìoria l'ente pubblico gode di un

ampio margine di autonomia. Perciò, nell'ambito del riesame, il Tribunale si impone moderazione e riserbo limitandosi a verificare che i criteri adottati rispettino la legge ed i principi costituzionali.

5.3. La tesi della ricorrente poggia sull'assunto secondo cui la nuova camionale e la nuova strada di servizio rappresentano un concetto di urbanizzazione unitario. Assunto la cui infondatezza è già stata evidenziata (cfr. consid. 3). Oltre ad essere state decise separatamente, in epoche e con motivazioni differenti, le opere nemmeno sono state messe a punto in un unico progetto. Soprattutto, però, hanno finalità diverse: la camionale è un'opera di urbanizzazione generale mentre la strada di servizio è un'opera di urbanizzazione particolare. Poiché, di conseguenza, non avvantaggiano la medesima cerchia di fondi, l'allestimento di comprensori d'imposizione separati non appare affatto destituito di fondamento. A ciò si aggiunge che la limitazione del comprensorio concernente la strada servizio al solo mapp. no. 162 e l'addebito del 100% della spesa alla proprietaria, sono stati espressamente menzionati nel MM 20/2004 approvato dal Consiglio Comunale in data 14.2.2005. Pertanto tali circostanze potevano e dovevano già essere contestate impugnando tempestivamente la risoluzione legislativa (art. 208 ss LOC).

5.4. Ferme restando tali premesse questo Tribunale non può, tuttavia, esimersi dal constatare che la nuova strada di servizio comporta un certo beneficio anche per il mapp. no. 1403. Infatti, sebbene sia stata concepita precipuamente per fornire un accesso al mapp. no. 162, di riflesso essa fornisce una seconda possibilità di accesso al mapp. no. 1403 lungo tutto il suo lato meridionale; poco importa che possa apparire secondario rispetto a quello di cui già dispone sulla camionale poiché la semplice possibilità d'uso della strada basta per ammettere che il fondo ha tratto un vantaggio particolare (RtiD II-2008 no. 31 c. 4.4). Sotto questo profilo, pur tenendo conto dell'ampio margine di autonomia che spetta al Municipio, il piano del perimetro non è quindi rispettoso del principio della proporzionalità. Altri terreni non entrano invece in considerazione poiché la strada ha un'utilità pratica solo per i mapp. no. 162 e 1403. Si pone così la necessità di procedere ad un nuovo calcolo del contributo estendendo il comprensorio anche alla part. no. 1403. Trattandosi di due fondi soltanto, la modifica è circoscritta e facilmente eseguibile; di conseguenza, per economia di giudizio, la correzione può essere effettuata direttamente in questa sede senza rinvio degli atti all'esecutivo per una nuova decisione. Impostando il calcolo su criteri analoghi a quelli ritenuti nell'ambito dell'imposizione della camionale, si tiene conto delle superfici effettive risultanti dopo l'espropriazione, e cioè mq 17'897 per il mapp. no. 162 e mq 3'021 per il mapp. no. 1403. Si applica inoltre un fattore di ponderazione per differenziare la diversa intensità del vantaggio derivante ai due fondi dalla costruzione della strada di servizio: 1 per il mapp. no. 162, in quanto ha tratto il massimo beneficio, 0.5 per il mapp. no. 1403 per il quale la strada costituisce solo una seconda possibilità di accesso. Una volta applicati tali parametri, il calcolo si presenta come segue:

mapp.

superficie

fattore di ponderazione

sup. di computo

162

17'897

1

17'897

1403

3'021

0.5

1'510.50

totale

19'407.50

Fr. 241'000.- x 100% = fr. 241'000.- Fr. 241'000 : 19'407.50 = fr./mq 12.41 Pertanto il contributo per il mapp. no. 162 si riduce da fr. 241'000.- a fr. 222'101.- (mq 17'897 x 12.41).

6. La tassa di giustizia e le spese sono ripartite in ragione della soccombenza (art. 23 LCM e 31 LPamm), e quindi sono poste a carico della ricorrente per 9/10 e del Comune per 1/10. Le parti, entrambe rappresentate da un legale, sono tenute a rifondere reciprocamente le ripetibili. La procedura è stata avviata prima dell'entrata in vigore del Regolamento cantonale sulla tariffa per i casi di patrocinio e di assistenza giudiziaria, e pertanto le ripetibili sono fissate secondo il diritto previgente (art. 16 cpv. 2 Reg). Esse vanno dunque commisurate alla consulenza offerta per l'adempimento dei mandati, e cioè tenendo conto della diligenza dimostrata, del tempo impiegato, come pure della durata e delle difficoltà della causa (RDAT II-1994 no. 66; TRAM 50.2008.4 del 5.2.2009 in re V.). Nella fattispecie concreta bisogna considerare, inoltre, che i legali hanno operato nell'ambito di due cause congiunte fondate su un complesso di contestazioni per lo più simili. Indubbiamente i mandati sono stati assolti con la dovuta diligenza. Tenuto conto delle esigenze legate allo studio delle pratiche, della stesura delle memorie, della partecipazione alle udienze di rito, delle conferenze e della corrispondenza appare equo ritenere che l'avv. RA 1 abbia dedicato 30 ore ad ambedue le pratiche; l'indennità di patrocinio complessiva ammonta quindi a fr. 7'500.- (fr. 250.- x 30). Sulla base degli stessi elementi può essere ritenuto che l'avv. _____ abbia speso, invece, una ventina di ore per entrambi gli incarti, sicché l'indennità di patrocinio complessiva è di fr. 5'000.- (fr. 250.- x 20). Tali indennità sono riconosciute proporzionalmente alla soccombenza ed in ragione di 2/3 per la camionale e di 1/3 per la strada di servizio.

per questi motivi

richiamata la Legge sui contributi di miglitoria del 24.4.1990

dichiara

e pronuncia 1. Il ricorso è parzialmente accolto e di conseguenza il contributo a carico del mapp. no. 162 è ridotto a fr. 222'101.-.

2. La tassa di giustizia e le spese in fr. 600.- sono a carico della ricorrente per 9/10 e del Comune per 1/10. A titolo di ripetibili il Comune verserà alla ricorrente fr. 250.- e quest'ultima corrisponderà al Comune fr. 1'500.-.

3. Contro la presente decisione è dato ricorso al Tribunale federale, Losanna, entro il termine di 30 giorni dalla sua notificazione (art. 82 ss LTF).

4. Intimazione a:

-

-

per il Tribunale di espropriazione

la Presidente

Margherita De Morpurgo

Il segretario giudiziario

Enzo Barengo

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