

## **TI\_GERICHTE 30.2010.83 vom 8. Juni 2011**

TI Tribunale d'appello, 2011-06-08, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti\\_gerichte\\_30.2010.83](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_30.2010.83)

FR: TI\_GERICHTE 30.2010.83 du 8 juin 2011

IT: TI\_GERICHTE 30.2010.83 del 8 giugno 2011

### **Volltext**

Incarto n.30.2010.83

Lugano

8 giugno 2011

Sentenza

In nome della Repubblica e Cantone Ticino

Il Tribunale di espropriazione

Composto

dalla Presidente

Margherita De Morpurgo

e dai membri

ing. Eraldo Pianetti

ing. Argentino Jermini

segretario giudiziario

Enzo Barenco

statuendo sul ricorso presentato in data 30 agosto 2010 da

1. RI 1

2. RI 2

rappr. dall'RA 1

contro

la decisione su reclamo emanata il 24 giugno 2010 dal Municipio di \_\_\_\_\_  
nell'ambito della procedura d'imposizione di contributi di miglioria per la costruzione della  
strada in località \_\_\_\_\_, relativamente al mapp. no. 1208 RFD di \_\_\_\_\_,

richiamato l'inc. no. 20.2006.40 di questo Tribunale concernente la procedura di  
approvazione del progetto definitivo e di espropriazione per la realizzazione della nuova  
strada di PR in località \_\_\_\_\_,

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

considerato in fatto e in diritto

1.1.1. Il Municipio di \_\_\_\_\_ ha deciso di realizzare la nuova strada di quartiere in località \_\_\_\_\_; perciò con messaggio no. 152 del 6.10.2003, ha chiesto lo stanziamento di un credito di costruzione di fr. 1'310'000.- proponendo inoltre il prelievo di contributi di miglioria in ragione del 90% dei costi. Il Consiglio comunale ha approvato il messaggio a larga maggioranza con risoluzione del 17.11.2003. Il progetto definitivo e gli atti di espropriazione sono stati pubblicati dal 28.8 al 26.9.2006 in applicazione della Legge sulle strade e della Legge di espropriazione; il Tribunale di espropriazione ha approvato il progetto e stralciato le procedure espropriative con sentenze del 14.3.2007/4.2.2011 (cfr. TE inc. no. 20.2006.40).

1.2. Il Municipio di \_\_\_\_\_ ha avviato la procedura di prelievo di contributi di miglioria pubblicando il prospetto dal 5.10 al 4.11.2009 previo invio di un avviso personale ai contribuenti. RI 1 e RI 2 sono comproprietari in ragione di ½ ciascuno del mapp. no. 1208 ed in tale veste sono stati assoggettati al pagamento di un contributo complessivo di fr. 36'285.50. Il reclamo contro il prospetto è stato parzialmente accolto dal Municipio che, con risoluzione del 24.6.2010, ha modificato un parametro di calcolo e così ridotto il contributo a fr. 32'841.90. Da ciò il ricorso in esame nel quale i proprietari hanno contestato il riparto dei contributi. Dal canto suo il Municipio, con risposta del 22.10.2010, ha proposto la reiezione del gravame. All'udienza di conciliazione tenutasi il 2.2.2011 le parti hanno confermato integralmente le loro posizioni.

2.2.1. 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). Un vantaggio particolare è presunto specialmente quando (art. 4 cpv. 1 LCM): l'opera serve ad urbanizzare i fondi ai fini dell'utilizzazione prevista o a migliorare l'urbanizzazione secondo uno standard minimo (let. a); quando migliora in modo evidente la redditività, la sicurezza, l'accessibilità, la salubrità e la tranquillità dei fondi, tenuto conto della loro destinazione (let. b); quando elimina o riduce inconvenienti ed oneri (let. c). Gli interventi stradali sono un esempio emblematico di opere pubbliche soggette a contributi di miglioria; è infatti opinione comunemente ammessa che la costruzione e la sistemazione di strade, marciapiedi e piazze conferiscano vantaggi particolari alle proprietà servite poiché creano le premesse per l'edificazione dei fondi o ne migliorano lo stato di urbanizzazione (Messaggio del Consiglio di Stato no. 2826 del 13.6.1984 concernente la nuova Legge sui contributi di miglioria, ad art. 5 del disegno di legge; Reitter, Les contributions d'équipement, th. 1986, p. 65, 67, 70; Blumer, Abgaben für Erschliessungsanlagen nach dem Thurgauer Baugesetz, Diss. 1989, p. 38, 45, 47, 48; 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; RtiD II-2005 no. 25 c.

5.3). 2.2. La località \_\_\_\_\_, situata a nord del nucleo tradizionale di \_\_\_\_\_, è una zona residenziale abbarbicata sul versante rivolto verso \_\_\_\_\_. Già parzialmente edificata, essa era servita in passato da una strada (mapp. no. 740) il cui tratto iniziale, all'incirca fino all'altezza dei mapp. no. 739/763, era asfaltato ma in evidente stato di degrado e che poi si riduceva ad una pista sterrata malagevole terminando all'altezza del mapp. no. 872 (cfr. rapporto fotografico). E dunque per ovviare a tali carenze infrastrutturali e con lo scopo precipuo di urbanizzare la zona, che il Municipio ha deciso di costruire la nuova strada di quartiere (cfr. MM no. 152). Quest'ultima ha inizio all'altezza del mapp. no. 724, segue il tracciato esistente, per una lunghezza di m 370 e con una larghezza variabile di m 4.20/3.50, e termina con una piazza di giro. Alle opere prettamente stradali si accompagnano le necessarie infrastrutture quali l'acquedotto, le condotte della

corrente elettrica, delle reti televisiva e telefonica e dell'illuminazione stradale (cfr. relazione tecnica al progetto definitivo). Considerata la situazione pregressa dei luoghi (cfr. rapporto fotografico), l'efficacia dell'opera è palese. In effetti, nel solco degli obiettivi del PR, il Comune ha equipaggiato un settore edificabile già insediato con impianti consoni ad una zona residenziale urbanizzando o migliorando l'urbanizzazione delle proprietà che vi sono ubicate. I fondi serviti, così dotati dei requisiti indispensabili per poter essere sfruttati conformemente alla loro destinazione, hanno quindi tratto indubbi vantaggi particolari (art. 4 LCM). Questo è il caso, in particolare, anche del mapp. no. 1208, un fondo di 612 mq ubicato al termine della strada, in relazione al quale i benefici sono a tal punto evidenti e rilevanti da non essere nemmeno contestati.

3.3.1. A norma dell'art. 8 cpv. 1 LCM la quota imponibile è ripartita tra gli interessati in funzione del vantaggio particolare. La ripartizione si effettua, di regola, in base alla superficie dei fondi e tenendo conto, per i terreni edificabili, del diverso indice di sfruttamento (art. 8 cpv. 2 LCM); sono applicabili altri metodi di computo e fattori di correzione qualora speciali circostanze lo giustificassero (art. 8 cpv. 3 LCM). Posto che l'entità del singolo vantaggio è difficilmente determinabile, la prassi ammette l'applicazione di criteri di calcolo schematici fondati su elementi consacrati dall'esperienza e di facile applicazione e comprensione, purché rispettino i principi della parità di trattamento e del divieto di arbitrio (Messaggio no. 2826 cit., ad art. 9 del disegno di legge; Marantelli-Sonanini, op. cit., p. 98; RtiD I-2007 no. 29 c. 5.1 e rinvii). In tale ambito l'ente pubblico gode di un ampio margine di autonomia e perciò, in occasione del riesame, il Tribunale di espropriazione si impone moderazione e riserbo limitandosi a verificare che il metodo d'imposizione prescelto rispetti la legge ed i principi costituzionali; la chiave di riparto potrà così essere censurata solamente se conduce a risultati tanto insostenibili da costituire un abuso o un eccesso del potere di apprezzamento (RtiD II-2005 no. 25 c. 6.4, I-2007 no. 29 c. 5.1 e rinvii).

3.2. Nella fattispecie in esame il costo delle opere stradali (art. 6 LCM) ammonta a fr. 716'000 di cui è imposto il 90% (art. 7 cpv. 1 LCM) pari ad un importo di fr. 644'400.-. Come si evince dalla relazione tecnica e dai piani, la ripartizione è effettuata sulla base della superficie edificabile dei fondi, quest'ultima determinata secondo le possibilità di sfruttamento, nonché dei seguenti fattori: - un fattore interesse (cfr. piano doc. 1.4) stabilito in funzione del vantaggio acquisito con l'offerta delle nuove infrastrutture (coefficienti 0.2, 0.5 e 1); - un fattore di correzione (cfr. piano doc. 1.5) che tiene conto degli investimenti supplementari, a carico dei privati, per la formazione di accessi interni, ed inoltre, come dichiarato dal Comune nella decisione su reclamo e nella risposta, anche della percorrenza della strada per raggiungere i singoli fondi (coefficienti 0.3, 0.5, 0.8, 0.9 e 1).

3.3. I ricorrenti contestano la chiave di riparto reputando che semplifichi il calcolo all'eccesso, tanto che i contributi non risultano proporzionati al vantaggio effettivo per ogni fondo. a) Essi sostengono che in tema di opere stradali il fattore interesse è inteso a definire l'utilità di una strada in rapporto ai singoli accessi: quindi maggiormente colpiti saranno i fondi per i quali la strada è indispensabile, mentre a quelli che confinano anche con altre strade dovrà essere riconosciuto un interesse minore. In concreto, a loro avviso, tale principio sarebbe disatteso nella misura in cui le fasce d'interesse si riferiscono piuttosto alla lunghezza del tratto da percorrere per raggiungere ogni fondo, elemento che è racchiuso anche nel fattore di correzione; ciò condurrebbe al risultato inaccettabile di colpire doppiamente la parte bassa del comprensorio e di avvantaggiare doppiamente quella alta. Di conseguenza i ricorrenti pretendono che il fattore interesse applicato ad altri fondi sia aumentato: a 0.5 per il mapp.

no. 724 in quanto dispone di un ampio fronte sulla strada; a 0.8-0.9 per i mapp. no. 763,762, 1178, 761 e 1120 rispettivamente a 1 per i mapp. no. 1186, 909, 857, 739 e 1083 poiché la strada rappresenta la loro unica possibilità di accesso. Tali argomenti non sono condivisibili perché mirano sostanzialmente a ribaltare il vantaggio sulla parte alta del comprensorio, quando risulta invece palesemente che sono i fondi ubicati lungo la seconda parte della strada ad aver tratto i benefici maggiori. Il fattore interesse è un criterio tipicamente finalizzato a caratterizzare la necessità d'uso e l'utilità di una nuova strada per rapporto allo stato di urbanizzazione preesistente (Brenni-Sciarini, Contributi di migliora applicazione secondo la nuova legge del 24.4.1990, in RDAT II-1993 p. 305 ss, 330). Applicando tale concetto alla fattispecie in esame si impongono due constatazioni preliminari: in primo luogo, fatto salvo il mapp. no. 724 la cui situazione è particolare, la strada (rispettivamente il suo primo tratto fino al bivio) costituisce l'unica possibilità di accesso per tutti i fondi inclusi nel comprensorio; in secondo luogo, solo il tratto iniziale della strada era già asfaltato, mentre quello successivo era formato da una pista sterrata priva di sottostrutture, tanto è vero che nel presentare il progetto il Municipio ha rilevato come le abitazioni esistenti disperdano le acque luride mediante fosse settiche (cfr. MM no. 152). Poste tali premesse, il fattore interesse è perfettamente spiegabile. In effetti, contrariamente a quanto pretendono i ricorrenti, i tre diversi coefficienti non dipendono dalla percorrenza, bensì operano una distinzione in funzione del vantaggio acquisito con l'offerta delle nuove infrastrutture, ovvero distinguono i fondi già serviti dal tratto precedentemente già asfaltato, per i quali l'urbanizzazione è stata migliorata (coefficienti 0.2 e 0.5), dai fondi ubicati nella parte finale sterrata della strada che non erano urbanizzati e che, pertanto, essendo assegnati, taluni totalmente altri parzialmente, ad una zona edificabile, manifestamente hanno il massimo interesse alla costruzione delle opere (coefficiente 1). Tra questi ultimi si annovera anche il mapp. no. 1208 che è una delle proprietà più avvantaggiate dall'opera. In definitiva il fattore è fondato su un elemento realistico ed attua una distinzione proporzionata all'utilità effettiva della strada ed all'interesse individuale ad usufruirne, tanto che il risultato appare complessivamente ragionevole. Pertanto la contestazione è respinta. b) In relazione al fattore di correzione i ricorrenti rimproverano al Comune la mancata imposizione del mapp. no. 959. Essi sostengono inoltre che tale fondo è parzialmente occupato dall'accesso ai mapp. no. 1192, 1191 e 1190 la cui situazione è analoga a quella del mapp. no. 738 ed il cui fattore non dovrebbe, perciò, essere inferiore a 1. Il mapp. no. 959 (mq 116) è stato oggetto di espropriazione totale nel 2007, quindi prima dell'avvio della presente procedura, anche se il Comune ancora non ha provveduto ad aggiornare l'iscrizione a RF (cfr. estratto SIFTI; TE inc. no. 20.2006.40-1/2, decreto di stralcio del 14.3.2007). Secondo la dottrina dominante e la giurisprudenza, come i beni privati anche quelli appartenenti al patrimonio amministrativo sono assoggettabili al pagamento di contributi di migliora, beninteso a condizione che traggano dall'opera un vantaggio particolare (Reitter, op. cit., p. 77; Blumer, op. cit., p. 55; Marantelli-Sonanini, op. cit., p. 103-104; Staehelin, Erschliessungsbeiträge, Diss.1980, p. 159; DTF 107 Ib 289 c. 8, 118 Ib 54 c. 2b/g; RDAT I-1999 no. 41). La particella, che forma l'accesso carrozzabile ai mapp. no. 1192, 1191 e 1190, nel PR è per lo più riservata a sedime stradale e piazza di giro. In minima parte essa è assegnata (invero inspiegabilmente) alla zona edificabile, ma si tratta di una superficie talmente insignificante da non avere alcuna utilità pratica a fini edilizi. Il fatto che sia stata esclusa dal comprensorio non appare quindi arbitrario. Il fattore di correzione è stabilito in funzione della percorrenza della strada per raggiungere i fondi e tenendo in considerazione

eventuali investimenti supplementari che alcuni privati dovranno affrontare per creare gli accessi interni ai loro terreni. Nel prospetto pubblicato al mapp. no. 1208 è stato applicato il coefficiente 1, parametro che in sede di reclamo il Comune ha ridotto a 0,9, così aderendo sostanzialmente alla richiesta dei ricorrenti finalizzata ad ottenere un trattamento analogo a quello riservato ai mapp. no. 1192, 1191 e 1190. Tale correzione appare oggettivamente giustificata alla luce della situazione dei fondi in questione che sono tutti ubicati alla fine del tracciato stradale. In effetti essa parifica il mapp. no. 1208 al mapp. no. 765, la cui edificazione presuppone un raccordo interno, come pure alle proprietà retrostanti che accedono alla strada attraverso il mapp. no. 959 direttamente o grazie all'esistenza di diritti di passo (mapp. no. 1192, 1191, 1190, 1057 e 1186). Nel contempo la correzione stessa mantiene e marca la differenza tra i fondi menzionati ed il mapp. no. 872 che, al contrario, è già comodamente accessibile dalla strada e non necessita di ulteriori interventi di raccordo. Ciò considerato il contributo a carico del mapp. no. 1208, fissato in fr. 32'841.90, è da confermare. Pertanto il ricorso è respinto.

4. La tassa di giustizia e le spese seguono l'esito della lite e quindi sono a carico dei ricorrenti in quanto soccombenti (art. 23 LCM e 31 LPamm). Per lo stesso motivo non si assegnano ripetibili.

per questi motivi

richiamata la Legge sui contributi di miglìoria del 24.4.1990

dichiara

e pronuncia 1. Il ricorso è respinto.

2. La tassa di giustizia e le spese in fr. 400.- sono a carico dei ricorrenti. Non si assegnano ripetibili.

3. Contro la presente decisione è data facoltà di ricorso al Tribunale cantonale amministrativo, Lugano, nel termine di trenta giorni dall'intimazione.

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.