

TI_GERICHTE 52.1997.217 vom 2. Februar 1998

TI Tribunale d'appello, 1998-02-02, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_52.1997.217

FR: TI_GERICHTE 52.1997.217 du 2 février 1998

IT: TI_GERICHTE 52.1997.217 del 2 febbraio 1998

Regeste

Sentenza o decisione senza scheda

Erwägungen

E. 16

cpv. 1 della legge sull'iniziativa popolare, sul referendum e sulla revoca del Consiglio di Stato del 22 febbraio 1954 (LIRR), se la domanda di iniziativa é presentata in forma generica il Gran Consiglio é tenuto ad elaborare il progetto nel senso della domanda: incombenza frattanto ancorata anche a livello costituzionale (cfr. art. 39 cpv. 2 2.a frase della nuova costituzione cantonale, in vigore dal 1 gennaio 1998). La LOC, che non opera preliminarmente una distinzione tra le due possibili forme di presentazione di un'iniziativa popolare, non stabilisce invece simile obbligo per il consiglio comunale. Quest'ultimo organo é infatti semplicemente obbligato - e nel contempo esclusivamente autorizzato - ad esaminare l'iniziativa ed in seguito esprimere il suo giudizio di adesione o di non adesione, con facoltà in questa ipotesi di proporre un controprogetto (art. 77 cpv. da 1 a 4 LOC). Contrariamente a quanto assunto dal Consiglio di Stato, il Legislativo di _____ non deve né può quindi elaborare un progetto di norme di attuazione del piano regolatore che corrisponda a quanto voluto dai cittadini che hanno sottoscritto l'iniziativa popolare contro la chiusura di via _____ e che sia nel contempo rispettoso dell'ordinamento legale superiore. Il testo delle menzionate norme dovrà invece essere sottoposto al Legislativo e, se del caso, a scrutinio popolare, così come formulato dai promotori dell'iniziativa. Diversamente ancora da quanto ha creduto il Governo ci si trova poi di fronte con certezza ad un'iniziativa presentata in forma elaborata: essa sollecita infatti una modifica del piano regolatore, e più precisamente l'introduzione di un articolo e relativa disposizione transitoria nelle norme del nuovo piano viario, dei quali l'iniziativa propone il testo desiderato. Questo accertamento implica almeno due importanti conseguenze, per forza di cose trascurate dal Consiglio di Stato nel suo giudizio. In primo luogo, in generale, che la verifica circa la conformità dell'iniziativa con il diritto di rango superiore deve essere effettuata già nella presente sede di esame circa la sua proponibilità, essendo infatti esclusa la possibilità di operare eventuali emendamenti in una successiva sede. In secondo luogo che, trattandosi di un'iniziativa popolare in materia pianificatoria, devono altresì essere ossequiate le disposizioni istituite dalla legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 (LALPT) relative all'adozione e alla modifica del piano regolatore. Le norme proposte - se approvate dal Legislativo o attraverso uno scrutinio popolare - sono infatti pronte per essere sottoposte all'approvazione del Consiglio di Stato e pertanto ad entrare in vigore quali norme del piano regolatore (art. 39 cpv. 1, 41 cpv. 1 LALPT). Il primo problema (esame di conformità con l'ordinamento giuridico superiore) verrà affrontato sub 5 che segue. In merito al secondo il Tribunale

considera quanto segue. 3.3. Al considerando 3 della sentenza 27 aprile 1995 in re municipio di _____, pubbl. in RDAT II-1995 N. 4 il Tribunale amministrativo ha affrontato il problema posto dall'applicazione congiunta della LOC e della LALPT a seguito di una domanda popolare di convocazione di un'assemblea straordinaria per la modifica di due norme di attuazione del locale piano regolatore: istituto corrispondente, per i comuni in regime di assemblea, a quello dell'iniziativa popolare. Il problema principale consisteva nella necessità di ossequiare la procedura di coordinamento, informazione e partecipazione di cui agli art. 32 cpv. 2 e 3 e 33 cpv. 1 LALPT così come quella dell'esame preliminare ai sensi dell'art. 33 cpv. 1 LALPT: procedure che il legislatore cantonale ha previsto debbano in principio sempre essere ossequiate per qualsiasi modifica di PR (art. 41 cpv. 2 in fine LALPT; inoltre art. 55 cpv. 2 LALPT a contrario, concernente la procedura di approvazione del PP), ad eccezione di quelle di poco conto (art. 41 cpv. 3 LALPT; 14 seg. RLALPT). Trattandosi di una domanda popolare presentata nella forma elaborata, che determinava ipso facto l'apertura della procedura di modifica del PR ed obbligava nel contempo l'Esecutivo a provvedere allo svolgimento di tutte le pratiche preliminari esatte dalla LALPT affinché il Legislativo potesse deliberare, in un una sola volta, sulle proposte contemplate nella domanda medesima, il Tribunale aveva disposto l'integrazione delle differenti procedure, sancendo l'obbligo per il municipio di convocare l'assemblea per deliberare sulle proposte di modifica delle norme di attuazione del piano regolatore sollecitata in quella sede solo dopo aver esperito le procedure di cui agli art. 32 cpv. 2 e 3 e 33 cpv. 1 e 3 LALPT. Analogo problema si presenta nella fattispecie, ove é in discussione una iniziativa popolare in materia pianificatoria presentata nella forma elaborata. Questo quesito non può tuttavia essere risolto nello stesso modo che nella vertenza appena illustrata per il motivo che il comune di _____ non dispone a tutt'oggi di un piano viario suscettibile di essere completato attraverso il testo proposto dall'iniziativa popolare in esame. Come del resto ammettono ad almeno due riprese i suoi promotori, la norma suggerita dovrà essere semplicemente introdotta nel "nuovo" piano viario: piano di cui il comune dovrà dotarsi nell'ambito della revisione generale del piano regolatore, per la quale il Consiglio di Stato ha concesso una proroga sino all'11 gennaio 1999 (cfr. risoluzione del Consiglio di Stato 28 giugno 1994; inoltre la presa di posizione 30 luglio 1997 della sezione degli enti locali, previa consultazione della sezione pianificazione urbanistica, sull'istanza di intervento del comitato d'iniziativa per un nuovo piano viario). Avuto riguardo a questa particolarità, all'iniziativa popolare in rassegna, che - affrontando un singolo oggetto - non può di tutta evidenza far stato da sola quale piano viario, deve essere dato seguito come se fosse un'iniziativa presentata nella forma generica, con la conseguenza che la sua trattazione deve essere suddivisa in due fasi. Concretamente quindi dovrà essere esperita in un primo tempo la sola procedura istituita dalla LOC (sottoposizione al consiglio comunale e, in caso di non accettazione da parte di questo, a scrutinio popolare). La procedura di coordinamento, informazione e partecipazione di cui agli art. 32 cpv. 2 e 3 e 33 cpv. 3 LALPT e quella dell'esame preliminare giusta l'art. 33 cpv. 1 LALPT andrà svolta da parte del municipio solo se l'iniziativa sarà accettata, insieme a quella concernente l'intero nuovo piano viario. 3.4. Ciò premesso il Tribunale procede all'esame dei requisiti di proponibilità dell'avversata iniziativa popolare. 4. 4.1. L'iniziativa popolare in esame propone l'introduzione nelle norme del nuovo piano viario comunale di un articolo a tenore del quale la strada comunale via _____ é designata quale strada di collegamento secondaria ed inoltre deve rimanere aperta al traffico motorizzato privato almeno unidirezionalmente in uscita per _____. Il piano del traffico costituisce una componente del piano regolatore

(art. 28 cpv. 1 e cpv. 2 lett. p LALPT), la cui adozione spetta - come noto - al Legislativo comunale (art. 34 cpv. 1 LALPT). L'oggetto dell'iniziativa in parola ossequia pertanto l'art. 76 cpv. 1 LOC e relativo rinvio all'art. 13 cpv. 1 lett. d LOC. I ricorrenti, che non mettono in discussione questo assunto, contestano tuttavia la possibilità di regolamentare la circolazione stradale lungo una strada comunale attraverso il piano del traffico e, pertanto, il piano regolatore. La competenza in merito spetterebbe esclusivamente al municipio in applicazione della legislazione federale e cantonale sulla circolazione stradale ed inoltre dell'art. 107 LOC. L'esame di questa censura implica una verifica della conformità dell'iniziativa popolare contro la chiusura di via _____ con l'ordinamento superiore (cantonale e federale) in materia di pianificazione del territorio. Verifica che - é opportuno ricordarlo subito - é però volta a bloccare solo le illegalità più evidenti (RDAT II-1995 N. 4 consid. 3.3. e rinvii a Zaugg, Die Gemeindeinitiative in Bau- und Planungssachen, in BVR 1983, pag. 317 segg., che parla di "grobmaschiges Sieb" , e _____, La révision du plan d'affectation communal, 1990, pag. 125 e rinvii, tra l'altro al noto adagio "in dubio pro populo"). Rimangono pertanto riservate in merito le decisioni delle autorità di approvazione e di ricorso concernenti il piano regolatore a seguito di esame più approfondito dell'oggetto.

4.2. La legge federale sulla circolazione stradale del 19 dicembre 1958 (LCStr), che disciplina la circolazione sulle strade pubbliche (art. 1. cpv. 1 LCStr), riserva la sovranità cantonale sulle strade nei limiti del diritto federale (art. 3 cpv. 1 LCStr; v. anche l'art. 37bis cpv. 2 della costituzione federale). Essa permette segnatamente ai Cantoni, con facoltà di delega ai comuni, di vietare, limitare o disciplinare la circolazione su determinate strade (art. 3 cpv. 2 LCStr), collocando a tal fine i necessari segnali e demarcazioni (art. 5 LCStr). In primo luogo essi possono vietare completamente o limitare temporaneamente la circolazione dei veicoli a motore e dei velocipedi sulle strade che non sono aperte al grande transito (art. 3 cpv. 3 LCStr). In secondo luogo essi possono emanare altre limitazioni o prescrizioni in quanto lo esigano la protezione degli abitanti o di altri ugualmente toccati dall'inquinamento fonico od atmosferico, la sicurezza, l'alleviamento o la disciplina del traffico, la protezione della strada o altre condizioni locali (art. 3 cpv. 4 LCStr).

4.3. Nel nostro Cantone la competenza ad applicare i divieti, le limitazioni e le prescrizioni stabilite all'art. 3 cpv. 3 e 4 LCStr é stata affidata ai dipartimenti delle istituzioni e del territorio (art. 3 cpv. 1, 4 cifre 1-5 della legge cantonale di applicazione alla legislazione federale sulla circolazione stradale del 24 settembre 1985, LALCStr, 1 cpv. 1 e 2, 21 e 21a del relativo regolamento di applicazione, RLCstr; inoltre art. 43 cpv. 2 della legge sulle strade del 23 marzo 1983, Lstr). Detti dipartimenti hanno però la facoltà di delegare ai comuni le competenze loro conferite in questa materia (art. 3 cpv. 2 LALCStr) ed in modo particolare essi possono delegare ai municipi la competenza di adottare e pubblicare la segnaletica stradale e di disporre per la sua posa (art. 5 cpv. 1 cifra 4 LALCStr). I maggiori centri del Cantone, tra cui _____, fruiscono di questa delega in materia di segnaletica sulle strade comunali e cantonali. Lo conferma il fatto che in sede di pubblicazione della chiusura di via _____ il municipio di codesto comune ha espressamente richiamato la delega concessagli il 28 febbraio 1989 dal dipartimento delle istituzioni a questo scopo relativamente alle strade comunali (cfr. Foglio ufficiale _____, pag. _____ e _____). La decisione 13 maggio 1996 fa invece riferimento all'analogia delega rilasciata al municipio dal dipartimento del territorio nel gennaio 1996 per le strade cantonali. Oltre alle anzidette competenze delegate ai comuni dai dipartimenti l'art. 5 cpv. 1 cifra 1 LALCStr abilita poi direttamente i municipi a vietare, limitare o disciplinare la circolazione sulle strade comunali, consortili o private aperte al

traffico, secondo quanto previsto dalla legge organica comunale e da altre leggi cantonali (cfr. inoltre, nello stesso senso, l'art. 43 cpv. 3 Lstr, che attribuisce tuttavia quella facoltà ai comuni). Questa norma abilita tuttavia il municipio ad agire soltanto nell'ambito delle funzioni di polizia locale che gli competono in applicazione dell'art. 107 LOC (corrispondente all'art. 87 dell'or abrogata LOC 1950), ovvero - di principio - solo nei casi di necessità che lo autorizzano ad intervenire in virtù della clausola generale di polizia. Non gli conferisce invece una competenza propria per disciplinare il traffico in applicazione della LCStr (cfr. sull'argomento il parere del consulente giuridico del Consiglio di Stato pubbl. in RDAT 1990, pag. 276 segg., 285 seg. con rinvii, in particolare a STA 3.7.1981 in re K., pubbl. in RDAT 1982 N. 8).

4.4. La facoltà per i Cantoni di prescrivere delle restrizioni della circolazione stradale in applicazione della relativa legislazione federale sulla circolazione stradale (art. 3 cpv. 2, 3 e 4 LCStr) non pregiudica tuttavia la possibilità per essi di stabilire delle analoghe restrizioni in applicazione di leggi cantonali adottate in forza di una competenza propria. Sono segnatamente suscettibili di fondare simile prerogativa la sovranità riconosciuta ai Cantoni in materia di costruzione di strade e del modo di utilizzarle in quanto beni del demanio pubblico ed inoltre le competenze di cui essi dispongono in materia di pianificazione del territorio (cfr. Lendi, Commentaire de la Constitution fédérale de la Confédération suisse, ad art. 37 bis, cifre da 13 a 15 e, soprattutto, nota 9 a piè di pagina; inoltre il messaggio concernente la revisione della costituzione federale del 20 novembre 1996, pubbl. in FF 1997, pag. 1 segg., pag. 243 in fine). Nel nostro Cantone le strade locali sono pianificate dai comuni nel quadro della pianificazione del territorio (art. 5 cpv. 2 Lstr), più precisamente mediante l'adozione del piano del traffico in sede di piano regolatore, cui si è già accennato (art. 28 cpv. 1 e cpv. 2 lett. p LALPT, 9 RLALPT). Detto strumento deve in particolare fissare la rete delle vie di comunicazione per i mezzi di trasporto pubblici e privati (art. 28 cpv. 2 lett. p LALPT). Per poter permettere un conveniente, coordinato perseguimento dei principi e degli obiettivi pianificatori consegnati agli art. 1 e 3 della legge federale sulla pianificazione del territorio del 22 giugno 1979 (LPT) e 2 e 25 LALPT, l'espletamento di questo compito deve poter includere la facoltà di definire l'utilizzazione che potrà essere fatta della rete viaria locale, ponendo - laddove necessario - divieti, limitazioni od altre prescrizioni. Del resto la suddivisione operata a titolo esemplificativo all'art. 28 cpv. 2 lett. p LALPT in vie di comunicazione, vie ciclabili e pedonali, sentieri e posteggi pubblici sottende già subito l'obbligo dell'autorità pianificatoria competente ad operare una scelta in punto alle possibilità di utilizzazione delle singole componenti del piano viario. Appare quindi plausibile e, a dipendenza delle ripercussioni ingenerate, talora più appropriato se non addirittura necessario che queste possibilità di utilizzazione vengano ulteriormente affinate in sede di adozione del piano regolatore, anziché essere rinviate ad un successivo e isolato giudizio da parte dell'autorità competente in materia di polizia del traffico, suscettibile di pregiudicare gli obiettivi fissati in sede pianificatoria (si pensi ad esempio agli effetti in termini di inquinamento fonico ed atmosferico che la chiusura al traffico di transito di una strada è suscettibile di provocare sulle sue adiacenze e su quelle delle strade sulle quali il traffico di transito viene riversato).

4.5. Contrariamente all'assunto dei ricorrenti, attraverso il piano del traffico - e quindi il piano regolatore - il Legislativo comunale può stabilire divieti, limitazioni o disciplinare in altro modo la circolazione stradale (fermo restando il sottinteso obbligo di rispettare la legislazione federale in materia). Questo Tribunale aveva del resto già avuto modo di riconoscere la legittimità del ricorso, tra le varie alternative, alla via pianificatoria per conseguire la chiusura al traffico privato di una strada comunale in un

passo di una recente sentenza del 29 aprile 1993 in re C. (pubbl. in RDAT II-1993 N. 36 consid. 6.5. in fine, con rinvio), relativa a _____ a _____. Le misure più incisive adottate nell'ambito della regolamentazione delle modalità di utilizzazione della rete viaria comunale possono infine costituire una commutazione dell'uso e del godimento di beni comunali ai sensi dell'art. 13 cpv. 1 lett. h LOC, che deve parimenti, imprescindibilmente essere decisa dal Legislativo comunale (cfr. STA 8 settembre 1995 in re C., pubbl. in RDAT I-1996 N. 5 consid. 2.2. con rinvii; inoltre _____, Diritto amministrativo, parte speciale, N. 538).

4.6. Questa prima censura deve dunque essere respinta.

5. 5.1. L'avversata iniziativa popolare é formulata con chiarezza, ossequia i principi dell'unità della materia e della forma. I ricorrenti eccepiscono che essa é contraria al diritto superiore rispettivamente irrealizzabile poiché in urto con la decisioni adottate a livello cantonale e regionale concernenti la pianificazione del traffico. Già si é detto sub 4.1. dei limiti del potere cognitivo con il quale deve essere affrontato l'esame di legalità dell'iniziativa in rassegna. Per quanto concerne invece la censura di irrealizzabilità di una iniziativa popolare, essa deve essere ammessa a titolo eccezionale: segnatamente quando il suo scopo appare manifestamente e di primo acchito di impossibile attuazione (RDAT II-1995 N. 7 consid. 3.4.3., con rinvio).

5.2. Il 16 ottobre 1995 il Consiglio di Stato ha licenziato all'intenzione del Gran Consiglio un messaggio concernente l'approvazione dell'offerta di trasporto per la regione Locarnese e _____, lo stanziamento dei crediti per le opere di gestione del traffico motorizzato (8 milioni) e la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico da attuare parallelamente all'entrata in funzione della galleria di circonvallazione _____ (detta ora H). Quel documento è pubblicato nella raccolta dei verbali del Gran Consiglio (RVGC), sessione ordinaria autunnale 1995, vol. II.1, pag. 670 segg.. Lo scopo del messaggio consisteva (cfr. pag. 43 dello stesso), da una parte, nella presentazione al Legislativo dei contenuti essenziali del piano regionale dei trasporti del Locarnese e _____ elaborato dalla CIT e successivamente adottato da parte del Consiglio di Stato, dall'altra nella richiesta di stanziamento dei mezzi finanziari necessari per la realizzazione delle opere e delle misure organizzative in concomitanza con l'apertura della galleria _____. Il messaggio, fondato sulla legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (LTP), illustrava - tra l'altro - le 34 misure di intervento proposte nel _____ da realizzare a breve termine nel settore _____, miranti in primo luogo a spostare sulla nuova circonvallazione _____ il maggior traffico possibile. Tra queste figurava la riorganizzazione viaria a _____, attuata attraverso l'utilizzazione di via _____ quale asse regionale del traffico individuale e del trasporto pubblico urbano e l'impiego di _____ quale strada per il traffico locale ed il trasporto pubblico regionale, "con chiusura al transito" (cfr. messaggio, pag. 14). Il messaggio annoverava di conseguenza la concentrazione del traffico su via _____ ed il declassamento di via _____ al ruolo di strada di quartiere tra le quattro misure di maggiore importanza strategica di competenza comunale volte a limitare il traffico e moderare la circolazione in ampie zone insediate (cfr. messaggio, pag. 35). La sistemazione di via _____ quale strada di quartiere é, di conseguenza, stata menzionata tra le 25 proposte, concretizzate in altrettante schede, da realizzare in concomitanza con l'apertura della galleria di circonvallazione di _____ o subito dopo (cfr. messaggio, pag. 36; inoltre il rapporto 7 dicembre 1995 della commissione della gestione e delle finanze, pag. 6, ed annesso elenco degli interventi, pubbl. in RVGC cit., pag. 724 segg.). Con decreto legislativo 18 dicembre 1995 fondato sull'art. 12 LTP il Gran Consiglio ha approvato l'offerta di trasporto sottopostagli, ha votato i necessari crediti ed evaso le opposizioni inoltrate dai comuni

(relative all'offerta di trasporto, art. 11 cpv. 2 LTP). 5.3. Contrariamente all'assunto dei ricorrenti, gli atti suddetti non escludono in modo tassativo, assoluto la possibilità di riaprire via _____ in direzione di _____. 5.3.1. Intanto é lecito chiedersi fino a che punto le scelte effettuate dagli organi cantonali in applicazione degli art. da 9 a 12 LPT, concernenti l'offerta di trasporto pubblico per le linee di importanza cantonale risp. regionale, siano suscettibili di spiegare degli effetti integralmente, immediatamente e inappellabilmente vincolanti sulla pianificazione del territorio ad opera dei comuni. Il 25 aprile 1997 é entrata in vigore la legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto del 12 marzo 1997 (LCPF), la quale istituisce il piano cantonale dei trasporti (PCT): strumento da adottare, anche a tappe per singoli comprensori regionali, da parte del Consiglio di Stato, che lo integra in seguito nel piano direttore secondo la procedura istituita dalla LALPT (art. 3 e 7 LCPF), con la conseguenza che diventa vincolante per le autorità (art. 9 cpv. 1 LPT, 22 cpv. 1 LALPT). La norma transitoria di cui all'art. 13 LCPF prevede di mantenere in funzione le commissioni regionali dei trasporti già costituite (cpv. 1) ed inoltre che i PCT già adottati dal Consiglio di Stato costituiscono il PCT per il rispettivo comprensorio regionale (cpv. 2): come dire che il _____ rientra nel campo di applicazione di questa nuova legge e dovrà seguire detto iter, cui peraltro accennava già il messaggio 16 ottobre 1995 (pag. 3 in fine). Le proposte consegnate nel piano dei trasporti del _____ hanno del resto già costituito l'oggetto di consolidamento a livello di pianificazione direttrice già prima dell'entrata in vigore della LCPF, proprio con lo scopo dichiarato di permettere al menzionato piano di assumere "forza giuridica" (cfr. rapporto parziale 2 di data 19 febbraio 1997 della commissione speciale della pianificazione del territorio del Gran Consiglio, pag. 3, relativo ai ricorsi inoltrati dai comuni contro l'adozione da parte del Consiglio di Stato della scheda di coordinamento di dato acquisito 12.23. relativa al _____). 5.3.2. In secondo luogo, tra le 34 misure di intervento proposte nel _____ da realizzare a breve termine nel settore _____ elaborato dalla CIT, riassunte nel messaggio governativo in discussione (pag. 14), non figurava ancora la chiusura di via _____ al traffico (di transito) bensì la semplice "disincentivazione del transito" lungo la stessa, riservandola al traffico locale ed ai bus (cfr. rapporto principale del marzo 1995 allestito dalla CIT, misura n. 11, pag. 62 e relativo commento alla pag. 64). Il rapporto principale della CIT proponeva infatti di riservare l'asse inferiore di transito lungo il nodo viario della _____ ai trasporti pubblici ed al traffico motorizzato locale tra _____ e _____, previo spostamento del TIM (traffico individuale motorizzato) regionale nei due sensi sull'asse superiore: proposta che implicava la necessità di utilizzare, a questo scopo, via _____ (cfr. scheda C, pag. 58; misura 13, pag. 62, e relativo commento a pag. 65). Nell'ambito della continuazione e dell'approfondimento della problematica preliminari all'allestimento del messaggio governativo 16 ottobre 1995 questo suggerimento é però stato relegato a variante tra i 25 interventi previsti a pagina 36 seg. del messaggio stesso, come risulta dalla scheda n. 27 allestita il 22 giugno 1995 dal dipartimento del territorio/CIT, ove gli é stata preferita, quale proposta principale, la chiusura nei due sensi al traffico individuale di via _____ in zona _____: soluzione indiscutibilmente meno onerosa dal profilo economico (fr. 0,5 mio rispetto a fr. 4,2 della primitiva proposta CIT), cui ha aderito anche il municipio di _____ con scritto 30 agosto 1995, che é in seguito stata fatta propria dal Consiglio di Stato nel messaggio 16 ottobre 1995 (cfr. sub 5.2.) ed é frattanto stata eseguita. Ciò malgrado non appare di primo acchito assolutamente escluso che in sede di approvazione del piano regolatore il Consiglio di Stato possa condividere proposte,

soprattutto se di minore importanza, che potrebbero parzialmente divergere dalla regolamentazione adottata, se del caso ponendo delle condizioni (segnatamente di ordine economico, che sembrano aver giocato un ruolo importante per addivenire alla soluzione in vigore) e dopo aver interpellato gli altri comuni interessati. E sempre riservata la possibilità per il comune di aggravarsi contro un giudizio sfavorevole. Del resto il consenso attorno alla soluzione adottata, manifestato attraverso i municipi dei comuni interessati, si é consolidato nell'estate del 1995, ovvero prima dell'apertura della galleria _____ e, pertanto, prima di conoscere le conseguenze effettive che questa avrebbe spiegato sul traffico regionale e locale: già per questo motivo la scelta effettuata non può essere considerata imperativamente definitiva o, comunque, immutabile. E' ben vero che nelle osservazioni inoltrate al Consiglio di Stato il 17 gennaio 1997 i servizi generali del dipartimento del territorio, agenti per conto della sezione dei trasporti, hanno sostenuto che, sulla scorta delle misurazioni frattanto eseguite, la chiusura di via _____ risponde agli obiettivi prefissati e che lo Stato non potrebbe quindi autorizzare in futuro l'immissione del traffico proveniente dalla stessa su via _____, strada cantonale. Ma questa categorica conclusione esprime pur sempre l'opinione di funzionari tecnici, che non possono impegnare l'organo competente ad approvare il piano regolatore, ovvero il Consiglio di Stato: a dispetto della stessa, quest'ultima autorità ha anzi ritenuto di dover respingere i gravami inoltratigli da _____ e dagli ingg. _____ e _____. Sebbene quindi le possibilità di concretizzazione delle finalità perseguite dall'iniziativa popolare in esame possono apparire ridotte, questa non può però ancora essere considerata irrealizzabile nel senso restrittivo del termine esatto della prassi (cfr. sub. 5.1.) per dichiararne l'improponibilità.

5.4. Proseguendo nell'esame di legalità dell'iniziativa il Tribunale constata tuttavia, come rilevato dai ricorrenti, che il testo di articolo dalla stessa suggerito soffre di due vizi. In primo luogo esso propone di designare via _____ quale strada di collegamento secondaria: categoria che non é tuttavia contemplata dalla suddivisione elencata all'art. 6 cpv. 1 Lstr. In secondo luogo esso prevede la sua entrata in vigore dopo 30 giorni dall'accettazione da parte del corpo elettorale: in realtà lo potrà essere solo al momento in cui il Consiglio di Stato approverà i contenuti dell'iniziativa in quanto organo preposto all'approvazione del piano regolatore e delle sue modifiche (art. 39 cpv. 1 e 41 cpv. 2 LALPT). Trattasi invero di difetti che non possono essere ritenuti essenziali ai fini dell'accertamento della proponibilità dell'iniziativa. Ben si può infatti considerare che i suoi sostenitori l'avrebbero egualmente sottoscritta senza quelle parti, il suo obiettivo principale - valido ed intatto - essendo costituito dalla riapertura di via _____ al traffico motorizzato in uscita per _____ (cfr. Grisel, Initiative et référendum populaires, 2.a ed., N. 673; inoltre ai riferimenti contenuti nel parere già citato del consulente giuridico del Consiglio di Stato in RDAT II-1994, pag. 215, cifra 10 in fine). Non é per contro illegale la proposta di introdurre la disposizione in parola nelle norme del nuovo piano viario: con ciò si devono infatti intendere le norme settoriali per il traffico facenti parte delle norme di attuazione del piano regolatore. La richiesta di inserimento formulata in sede di norma transitoria appare tuttavia non pertinente oltre che superflua.

5.5. A questo punto é necessario chiedersi se appaia realmente necessario ritoccare il testo dell'articolo delle norme di attuazione del piano regolatore contemplato dall'iniziativa per eliminare quei vizi di secondaria importanza che lo affliggono. In effetti a causa della particolare situazione pianificatoria in cui versa il comune di _____ l'iniziativa in esame dovrà essere eccezionalmente trattata quale iniziativa presentata nella forma generica, per cui, se questa verrà accettata, il testo dalla stessa proposto non sarà sottoposto direttamente

all'approvazione da parte del Consiglio di Stato ma dovrà ancora essere inserito, in sede di revisione del piano regolatore in atto nel comune, nel nuovo piano viario: procedimento che legittima la correzioni delle sue imperfezioni (cfr. per analogia le considerazioni svolte in DTF 123 I 72 consid. 4b, con rinvii, e dal consulente giuridico del Consiglio di Stato nel parere pubbl. in RDAT II-1994, pag. 214 seg., cifra 10). Tuttavia, tenuto conto che l'iniziativa, in quanto presentata nella forma elaborata, sottopone una proposta precisa, il Tribunale ritiene più corretto di dover procedere subito ad emendare la formulazione dell'articolo delle norme di attuazione del piano regolatore, norme settoriali per il traffico, proposto dalla stessa come segue: "Prescrizioni particolari per via _____ Via _____ rimane aperta al traffico motorizzato privato almeno unidirezionalmente in uscita per _____." Questa soluzione, di massimo ossequio dell'ordinamento legale superiore e che determina - sotto l'aspetto strettamente procedurale - l'accoglimento parziale dei gravami, presenta il vantaggio di semplificare l'esame dell'iniziativa e, di riflesso, di incrementarne la chiarezza, allontanandone le imperfezioni e permettendo con ciò di concentrare la discussione e le decisioni che saranno adottate sul suo oggetto capitale, ovvero la riapertura di via _____ al traffico motorizzato privato in direzione di _____ in corrispondenza dell'intersezione con via _____ alla _____. 6. Concludendo, il Tribunale conferma la regolarità e proponibilità dell'iniziativa popolare contro la chiusura di via _____ al traffico motorizzato privato in uscita per _____. Il municipio dovrà pertanto sottoporla al consiglio comunale al più presto, ma in ogni caso entro 60 giorni dall'intimazione del presente giudizio (cfr. art. 76 cpv. 6 LOC), con le rettifiche del testo della norma proposta illustrate sub 5.5. 7. Sulla scorta di quanto precede i ricorsi devono essere parzialmente accolti. La tassa di giudizio deve tuttavia essere posta interamente a carico dei ricorrenti (art. 28 PAmM), poiché in pratica integralmente soccombenti. Gli insorgenti sono altresì condannati a rifondere al comitato d'iniziativa un adeguato importo per ripetibili (art. 31 PAmM). Per questi motivi, visti gli art. 13, 76, 77, 208, 209 LOC, 18, 28, 31, 46 PAmM dichiara e pronuncia: 1. I ricorsi sono parzialmente accolti. §. E' di conseguenza confermata la regolarità e la proponibilità dell'iniziativa popolare contro la chiusura di via _____ al traffico motorizzato privato in uscita per _____. §§. Il testo dell'articolo proposto dall'iniziativa da sottoporre al consiglio comunale e, se del caso, a scrutinio popolare deve tuttavia essere rettificato come specificato al consid. 5.5. del presente giudizio. 2. La tassa di giudizio, di fr. 1'000.--, é posta in ragione di metà a carico di _____ e metà a carico degli ingg. _____ e _____. I ricorrenti sono altresì condannati a versare al comitato d'iniziativa un importo di fr. 500.-- per ripetibili nella stessa proporzione. 3. Intimazione a: _____ Per il Tribunale cantonale amministrativo II
vice-presidente Il segretario