TI_GERICHTE 52.1998.208 vom 5. September 2000

TI Tribunale d'appello, 2000-09-05, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_52.1998.208

FR: TI_GERICHTE 52.1998.208 du 5 septembre 2000

IT: TI_GERICHTE 52.1998.208 del 5 settembre 2000

Regeste

Sentenza o decisione senza scheda

Volltext

Tessin Tribunale cantonale amministrativo 05.09.2000 52.1998.208 Tessin Tribunale cantonale amministrativo 05.09.2000 52.1998.208 Ticino Tribunale cantonale amministrativo 05.09.2000 52.1998.208

Sentenza o decisione senza scheda

Incarto n. 52.1998.00208 Lugano 5 settembre 2000 In nome della Repubblica e Cantone del Ticino Il Tribunale cantonale amministrativo composto dei giudici: Lorenzo Anastasi, presidente, Raffaello Balerna, Stefano Bernasconi segretaria: Lorenza Ponti Broggini, vicecancelliera statuendo sul ricorso 30 luglio 1998 di _____ contro la decisione 24 giugno 1998, no. 2929, del Consiglio di Stato che ha respinto l'impugnativa dell'insorgente avverso la risoluzione 2 maggio 1997 del municipio di _____ relativa all'adozione di prescrizioni locali concernenti il traffico per l'introduzione di aree di parcheggio riservate a torpedoni; viste le risposte: - 25 agosto 1998 del Consiglio di Stato; - 14 settembre 1998 del municipio di _____; letti ed esaminati gli atti; ritenuto, in fatto A. Con decisione 2 maggio 1997, pubblicata sul FU no. _____ del _____, il municipio di _____ ha stabilito l'introduzione di alcune aree di parcheggio per torpedoni in piazza _____ (1 stallo), piazza _____ (1 stallo), piazza _____, via _____, corso _____ e via _____ (2 stalli ciascuno). Ad eccezione di via _____ e di via _____ dove il parcheggio sarebbe consentito per 12 ore, rispettivamente 15 ore, nelle altre aree lo stazionamento sarebbe permesso per soli 30 minuti. Parimenti è stata pubblicata la soppressione delle seguenti aree di posteggio per autovetture: quattro stalli con limitazione temporale di 60 minuti ed a pagamento in corso _____, sei stalli con limitazione a 15 ore in via _____ e sei stalli in zona blu in via _____. B. Con ricorso 4 giugno 1997 _____ è insorto davanti al Consiglio di Stato chiedendo l'annullamento della nuova regolamentazione. In sostanza egli ha sostenuto che la soppressione di sedici stalli per autoveicoli contrasterebbe con il principio della proporzionalità, ritenuto che il centro città soffre di una costante penuria di tali parcheggi. Inoltre l'introduzione di posteggi per torpedoni creerebbe un aumento del traffico di mezzi pesanti nel centro cittadino, accrescendo di conseguenza l'inquinamento fonico ed ambientale. Questa misura sarebbe inoltre contraria agli scopi pianificatori volti ad incrementare l'impiego di mezzi pubblici al fine di decongestionare il traffico urbano. C. Con decisione 24 giugno 1998 il Consiglio di Stato ha respinto l'impugnativa ed ha confermato le misure di regolamentazione del traffico prese dalla città di _____. Il governo ha ritenuto che nelle aree interessate vi è una sufficiente offerta di parcheggi pubblici per autovetture e che i tempi massimi di fermata previsti non ledono il principio

della proporzionalità. Secondo l'esecutivo cantonale la misura alleggerirà la situazione della viabilità cittadina e di conseguenza il carico ambientale. D. Contro tale risoluzione il ricorrente insorge ora davanti al Tribunale cantonale amministrativo, postulandone l'annullamento. Egli ripropone e sviluppa in sostanza le stesse argomentazioni sollevate in prima istanza. A suo dire per le usuali operazioni di carico e scarico intraprese dai torpedoni non è necessario creare degli appositi stalli. Si tratta infatti di una sosta ai sensi dell'art. 18 ONC, di una durata massima di 10 minuti, che può essere effettuata a "destinazione" secondo le necessità. A detta dell'insorgente l'ubicazione dei previsti parcheggi mira a favorire, illecitamente, alcuni alberghi e qualche ufficio viaggi, creando così una disparità di trattamento. Anche dal profilo ambientale la misura sarebbe criticabile, in quanto la creazione delle contestate aree di sosta attirerebbe ulteriore traffico di veicoli pesanti nel centro cittadino, invece di fermare i torpedoni alla periferia di _____ e di spingere i turisti ad utilizzare i mezzi di trasporto pubblici. Chiede infine di essere sentito, l'esperimento di un sopralluogo e l'allestimento di una perizia in merito agli effetti sulla viabilità del traffico cittadino con o senza la creazione degli stalli contestati. E. All'accoglimento del gravame si è opposto il Consiglio di Stato, che si è riconfermato nelle allegazioni contenute nella decisione impugnata. Ad identica conclusione è giunto il municipio di _____ con delle argomentazioni di cui si dirà, per quanto necessario, nel seguito. Considerato, in diritto 1. 1.1. La competenza del Tribunale cantonale amministrativo è data dagli art. 106 cpv. 2 LCStr e 10 cpv. 2 LALCStr (v. pure delega del 28 febbraio 1989 del Dipartimento delle istituzioni al municipio di _____). 1.2. Giusta l'art. 209 LOC contro le decisioni degli organi comunali sono legittimati a ricorrere ogni cittadino del comune ed ogni altra persona o ente che dimostri un interesse legittimo. Questa disposizione legale ha carattere di legge generale. Talune leggi istituiscono tuttavia delle deroghe a questa regola per le materie trattate dalle stesse. Ritenuto che la regolamentazione concernente l'introduzione, la modifica o la soppressione di prescrizioni concernenti il traffico è silente in merito alla legittimazione di terze persone al di fuori del comune interessato (cfr. art. 3 cpv. 4 ultimo periodo LCStr), va applicata la norma appena citata. Nel caso concreto, essendo l'insorgente domiciliato in riva _____ a _____, gli va riconosciuta la legittimazione a ricorrere. 1.3. Il gravame, tempestivo, è dunque ricevibile in ordine e può essere evaso sulla base degli atti (art. 18 PAmm). Ritenuto che i luoghi in oggetto e la situazione viaria e di traffico di _____ sono ben noti a questo Tribunale, si rinuncia all'assunzione delle prove notificate dall'insorgente, che non appaiono invero idonee a procurare la conoscenza di ulteriori fatti di rilievo per il giudizio. Va pure respinta la richiesta del ricorrente di essere sentito oralmente. Infatti il diritto di essere sentito ancorato all'art. 29 cpv. 2 Cost. non comporta l'obbligo per l'autorità amministrativa di ascoltare verbalmente le parti, essendo sufficiente che esse possano far valere le loro ragioni per iscritto (DTF 99 Ib 349). Possibilità questa, che è stata esaurientemente utilizzata dall'insorgente, il cui allegato ricorsuale appare sufficientemente chiaro ed esaustivo. 2. Giusta l'art. 61 PAmm il potere cognitivo del Tribunale amministrativo a statuire in merito ad un'impugnativa è circoscritto alla violazione del diritto, in particolare per quel che concerne l'interpretazione e l'applicazione delle norme comunali, l'apprezzamento erroneo di un fatto e l'eccesso o abuso di potere (art. 61 cpv. 1 e 2 PAmm), ed alla verifica se l'accertamento dei fatti ad opera delle istanze inferiori è stato esatto e completo (art. 62 PAmm). Il potere cognitivo del Tribunale amministrativo non è dunque completo quando è chiamato a sindacare l'esercizio del potere d'apprezzamento effettuato da un'autorità inferiore e pertanto questo Tribunale non può sostituire il proprio

potere d'apprezzamento a quello di quest'ultima autorità. Esso può scostarsi dalle scelte operate dall'autorità inferiore soltanto quando queste appaiono insostenibili, sprovviste di valide ragioni o lesive dei diritti costituzionali dei cittadini. Ove non sussista una simile violazione del diritto, l'autorità cantonale di ricorso non può annullare una decisione del municipio senza esporsi al rimprovero di essersi arrogata un potere di cognizione che contraddice il principio dell'autonomia comunale (DTF 96 I 369 seg., consid. 4). 3. Giusta l'art. 3 cpv. 2 primo periodo LCStr i cantoni possono vietare, limitare o disciplinare la circolazione su determinate strade. I capoversi 3 e 4 dell'art. 3 LCStr prescrivono entro quali limiti i cantoni possono adottare tali prescrizioni e quali sono i mezzi d'impugnativa contro le loro decisioni. L'art. 3 cpv. 3 LCStr prescrive che la circolazione dei veicoli a motore e dei velocipedi sulle strade non aperte al grande transito può essere vietata completamente o limitata temporaneamente. Il capoverso seguente precisa poi che altre limitazioni o prescrizioni funzionali possono essere emanate 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 od altre condizioni locali. Per tali motivi, soprattutto nei quartieri d'abitazione può essere limitato il traffico e regolato specialmente il posteggio. Dalla sistematica di tale regolamentazione si evince che i divieti e le limitazioni della circolazione (art. 3 cpv. 3 LCStr) che, salvi i diritti costituzionali dei cittadini, i cantoni sono liberi di promulgare per le strade non aperte al grande transito, devono essere tenuti distinti dalle prescrizioni intese a disciplinare il traffico (art. 3 cpv. 4 LCStr), che possono essere promulgate solo alle condizioni stabilite dalla legge (DTF 100 IV 63). Nella fattispecie è indubbio che la misura in discussione non ricade sotto l'art. 3 cpv. 3, bensì rappresenta una limitazione funzionale in quanto dettata da condizioni locali, ovvero il fabbisogno in aree di parcheggio/sosta per torpedoni nel centro di _____. Pertanto essa può essere adottata soltanto alle condizioni più restrittive stabilite dall'art. 3 cpv. 4 LCStr. Di principio la limitazione funzionale che s'intende adottare deve avere riguardo dei diritti costituzionali dei cittadini e dev'essere rispettosa degli interessi della collettività. Se è necessaria una regolamentazione locale del traffico, bisogna scegliere la misura che per il raggiungimento dello scopo prefisso cagioni il minimo di restrizioni (principio della proporzionalità; art. 107 cpv. 5 1. periodo OSStr). 4. In sostanza, il ricorrente rimprovera al municipio di aver indebitamente avvantaggiato una ristretta categoria di utenti della strada a danno degli interessi della collettività. Va innanzitutto sottolineato che le aree di sosta per torpedoni previste in piazza _____, piazza _____ e piazza _____ sono state ottenute senza sopprimere parcheggi destinati ad autovetture. In punto a queste prescrizioni il ricorrente non può quindi lamentare alcuna lesione degli interessi dei conducenti di veicoli. In ogni caso nelle restanti zone vi sono sufficienti stalli pubblici per autoveicoli. Infatti nella zona del centro di _____ vi sono in totale 1'425 posteggi liberi o a pagamento, nel quartiere di _____ 323 ed in quello di _____ 509, mentre l'ammontare complessivo dei posteggi pubblici nel comune di _____ nell'agosto 1997 era di 5257 unità. La soppressione di parcheggi prevista in corso _____ è comunque compensata dalla presenza nelle immediate vicinanze dell'autosilo di via _____ e degli ampi posteggi siti in piazzetta della _____ e presso il _____. Vi sono inoltre possibilità di posteggio presso il _____ ed in piazza _____. Neppure l'intervento previsto in via _____ può essere considerato lesivo degli interessi degli automobilisti, considerato che a _____ vi sono 218 posteggi in zona blu e poco lontano si trova l'autosilo _____. La soppressione di parcheggi in via _____ è compensata dalla

aree gratuite a tempo illimitato (44 stalli) o in zona blu (229) e dalle aree di parcheggio esistenti presso la _____, il piazzale di _____ e lungo la stessa via _____. Inoltre l'ubicazione dei previsti parcheggi dimostra che l'intervento è stato studiato attentamente al fine di ridurre al minimo possibile la soppressione degli stalli già esistenti. Infatti quattro dei dieci parcheggi in esame sono stati ricavati allungando e prevedendo una diversa demarcazione delle aree di fermata dei mezzi pubblici dell'ACT oppure utilizzando una superficie sulla quale è comunque vietato parcheggiare. La soluzione adottata rappresenta quindi la misura meno incisiva per raggiungere lo scopo prefissato. La limitazione imposta ai conducenti di vetture è dunque stata contenuta entro limiti ragionevoli, considerata l'offerta alternativa di posteggi prevista nelle differenti zone interessate. In siffatte circostanze, non può essere sostenuto che il municipio di _____ nel sopprimere i 16 parcheggi in discussione ha leso i legittimi interessi degli automobilisti o voluto favorire gli utenti di torpedoni a discapito dei conducenti di autovetture. 5. La decisione del Consiglio di Stato va pure confermata, laddove ritiene che le limitazioni temporali prospettate (30 minuti - 12/15 ore) non ledono il principio della proporzionalità. La creazione di parcheggi con tempi di stazionamento differenziati rientra nella politica dei posteggi attuata dalla città di _____. Mentre nel centro cittadino sono consentite soltanto fermate di breve durata o quantomeno viene scoraggiato il parcheggio a lunga durata attraverso una politica tariffaria di tipo esponenziale, il parcheggio per lunghi periodi di tempo viene dirottato alla periferia. Di conseguenza le aree di parcheggio più centrali prevedono tempi massimi di fermata di 30 minuti. In effetti l'esecuzione delle normali operazioni di carico e scarico di passeggeri e bagagli richiede oggidì un lasso di tempo relativamente lungo, certamente superiore ai dieci minuti prospettati dal ricorrente. Un tempo massimo di 30 minuti appare dunque proporzionato, considerata la normale capienza dei torpedoni (40-60 persone) e l'età spesso avanzata dei passeggeri. In via _____ ed in via _____, ossia in zone più discoste dal centro, sono invece autorizzati tempi di parcheggio di 12 ore, rispettivamente 15 ore, in sintonia con gli indirizzi adottati dalle autorità cittadine. 6. Anche dal profilo dell'interesse pubblico le misure in discussione vanno confermate, ritenuto che la creazione di parcheggi per torpedoni potrà solo migliorare la situazione della viabilità cittadina. La mancanza di tali aree costringe infatti gli autisti a fermarsi dove capita, a lato della strada oppure usufruendo degli stalli di sosta destinati ai mezzi pubblici. Ciò crea non pochi problemi alla viabilità, ostacolando sia il privato cittadino che il servizio dei trasporti pubblici. Oltre a questi inconvenienti, la sosta selvaggia dei torpedoni cagiona situazioni di pericolo sia per gli stessi passeggeri del pullman, costretti a salire e scendere in mezzo al traffico, sia per gli altri utenti della strada che devono compiere manovre azzardate per scansare il torpedone. Gli interventi prospettati sono pure giustificati dal profilo turistico. La penetrazione dei torpedoni in centro, autorizzata anche in altre città svizzere, permette di riservare ai turisti una migliore accoglienza, potendo essi raggiungere con maggior facilità gli alberghi, negozi ed attrazioni culturali, che a _____ si trovano prevalentemente concentrati nel centro. Inoltre il compimento con maggior agio delle operazioni di carico e scarico di passeggeri e bagagli contribuisce a migliorare tale aspetto. D'altra parte la soluzione prospettata dal ricorrente di creare alla periferia di _____ delle aree di parcheggio per torpedoni, appare al giorno d'oggi inattuabile. _____ ed i comuni limitrofi non dispongono attualmente delle infrastrutture accessorie per offrire un adeguato servizio di collegamento tra la periferia ed il centro. Tale aspetto dovrà semmai essere elaborato in sede di pianificazione del territorio e del traffico. Infondata è infine l'affermazione del ricorrente secondo cui le usuali fermate

di carico e scarico intraprese dai torpedoni rappresentano una sosta ai sensi dell'art. 18 ONC, che possono essere effettuate a "destinazione" secondo le necessità e che pertanto non vi sarebbe alcun fabbisogno di aree di parcheggio. Ritenuto che operazioni di carico e scarico di un torpedone della capienza di 50-60 persone richiede un lasso di tempo relativamente lungo quantificabile in 20-30 minuti, essi travalicano i limiti temporali della "fermata", delineandosi invece quale parcheggio ai sensi dell'art. 19 ONC. Anche ammettendo che la fermata operata dai torpedoni possa essere considerata una sosta, la stessa sarebbe comunque illegale, in quanto risulterebbe d'intralcio agli altri utenti della strada (art. 18 cpv. 1 lett. c e cpv. 3 ONC). Gli interventi prospettati poggiano su criteri seri ed oggettivi e sono rispettosi del principio della proporzionalità. Essi sono giustificati dall'interesse pubblico, in quanto atti a migliorare la fluidità e la sicurezza del traffico ed a diminuire il carico ambientale. Le misure previste tengono inoltre in debito conto gli interessi degli altri utenti della strada, essendo stata ridotta al minimo possibile la soppressione degli stalli già esistenti. Le misure prese dal municipio di _____ non violano dunque il diritto e pertanto vanno confermate anche in questa sede. 7. Ferme queste premesse, il ricorso dev'essere respinto. La tassa di giustizia e le spese vengono poste a carico del ricorrente (art. 28 PAmm).Non si assegnano ripetibili, ritenuto che il municipio di _____ non si è avvalso del patrocinio di un avvocato (art. 31 PAmm). Per questi motivi, visti gli art. 4 e 29 cpv. 2 Cost.; 3 LCStr, 18 ONC; 107 cpv. 5 OSStr; 209 LOC; la delega del 28 febbraio 1989 del Dipartimento delle istituzioni; gli art. 1 segg. PAmm, dichiara e pronuncia: 1. Il ricorso è respinto. 2. La tassa di giustizia e le spese per complessivi fr. 600.-- sono poste a carico del ricorrente. Non si assegnano ripetibili. 3. Contro la presente decisione è dato ricorso al Consiglio federale nel termine di 30 giorni dalla notificazione. 4. Intimazione a: _____ Per il Tribunale cantonale amministrativo Il presidente La segretaria

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