

## **TI\_GERICHTE 52.1998.49 vom 10. Januar 2000**

TI Tribunale d'appello, 2000-01-10, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti\\_gerichte\\_52.1998.49](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_52.1998.49)

FR: TI\_GERICHTE 52.1998.49 du 10 janvier 2000

IT: TI\_GERICHTE 52.1998.49 del 10 gennaio 2000

### **Regeste**

Sentenza o decisione senza scheda

### **Volltext**

Tessin Tribunale cantonale amministrativo 10.01.2000 52.1998.49 Tessin Tribunale cantonale amministrativo 10.01.2000 52.1998.49 Ticino Tribunale cantonale amministrativo 10.01.2000 52.1998.49

Sentenza o decisione senza scheda

- Incarto n. 52.1998.00049 Lugano 10 gennaio 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 Broggin, vicecancelliera statuendo sul ricorso 23 febbraio 1998 di \_\_\_\_\_ contro la decisione 4 febbraio 1999, no. 471, del Consiglio di Stato, che ha respinto l'impugnativa del ricorrente avverso la risoluzione 22 settembre 1997 del Dipartimento delle istituzioni, Ufficio dei permessi e dei passaporti, che ha autorizzato la demarcazione di 7 stalli di posteggio a \_\_\_\_\_, località \_\_\_\_\_; viste le risposte: - 10 marzo 1998 del municipio di \_\_\_\_\_; - 11 marzo 1998 del Consiglio di Stato; - 16 marzo 1998 del Dipartimento delle istituzioni, Ufficio dei permessi e dei passaporti; letti ed esaminati gli atti; ritenuto, in fatto A. Confrontato con la necessità di supplire alla carenza di parcheggi nella frazione di \_\_\_\_\_ ed avendo appena provveduto ad allargare via \_\_\_\_\_, il 30 maggio 1997 il municipio di \_\_\_\_\_ ha chiesto al Dipartimento delle istituzioni, Sezione dei permessi e dei passaporti, l'autorizzazione alla demarcazione di sette stalli di posteggio. Le aree di stazionamento previste avrebbero dovuto trovarsi in prossimità dell'intersezione che porta al nucleo di \_\_\_\_\_ (due posteggi) e sulla prima curva di via \_\_\_\_\_ che si trova dopo tale intersezione (cinque stalli). La richiesta è stata respinta con decisione 11 luglio 1997. Adito dal comune interessato, il 9 settembre 1997 il Consiglio di Stato ha annullato la risoluzione impugnata ed ordinato all'autorità dipartimentale di rilasciare l'autorizzazione richiesta. Di conseguenza il 22 settembre 1997 l'autorità preposta ha avallato la demarcazione in parola, che è stata poi eseguita il 17 ottobre seguente. B. Contro tale risoluzione il 10 dicembre 1997 \_\_\_\_\_, abitante in via \_\_\_\_\_, è insorto davanti al Consiglio di Stato, chiedendone l'annullamento, in quanto a suo dire la creazione dei sette stalli comprometteva gravemente la sicurezza della circolazione stradale. Il 4 febbraio 1998 il Governo ha respinto il gravame. Richiamata la propria decisione 9 settembre 1997 e le considerazioni ivi contenute, l'Esecutivo cantonale ha ritenuto infondate le censure sollevate dal ricorrente in merito alla pericolosità della demarcazione operata. C. Il 23 febbraio 1998 \_\_\_\_\_ è insorto davanti al Tribunale cantonale amministrativo, ribadendo le richieste formulate in precedenza. Poste in evidenza le caratteristiche fisiche dei luoghi in questione, egli ha riaffermato che la demarcazione degli

stalli di posteggio preclude fortemente la visibilità e di conseguenza la sicurezza della circolazione. In merito ai cinque stalli demarcati sulla curva a gomito che forma via \_\_\_\_\_ l'insorgente ha chiesto che venisse verificato se le loro dimensioni rispettano le prescrizioni VSS. D. All'accogliamento del gravame si è opposto il municipio di \_\_\_\_\_. Delle motivazioni addotte, si dirà, per quanto necessario, nel seguito. Ad identica conclusione è giunto il Consiglio di Stato, che si è limitato a riconfermarsi nelle considerazioni poste a fondamento della propria decisione. L'ufficio dei permessi e dei passaporti si è rimesso al giudizio di questo tribunale. Considerato, in diritto 1. La competenza del Tribunale cantonale amministrativo è data dagli art. 106 cpv. 2 LCStr e 10 cpv. 2 LALCStr. Il ricorrente, abitante di via \_\_\_\_\_ vicino ai posteggi e pertanto personalmente toccato dalla decisione impugnata, è legittimato a ricorrere (art. 43 PAMM). Il ricorso, tempestivo, è dunque ricevibile in ordine e può essere evaso sulla base degli atti, senza esperire il sopralluogo richiesto dall'insorgente. Considerata la documentazione fotografica agli atti e ritenuto che i luoghi in questione sono ben conosciuti da questo tribunale, l'assunzione di tale prova non porterebbe alcun nuovo elemento di rilievo per il giudizio. 2. 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 o limitata completamente o 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 degli abitanti 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).

3. Parcheggi demarcati sulla curva di via \_\_\_\_\_ (cinque). 3.1. Le norme VSS sono direttive ai sensi dell'articolo 115 capoverso 2 OSStr e non norme legali. Esse non possono pertanto essere applicate schematicamente o vanificare o rendere più gravosa l'interpretazione del diritto federale, ma vanno adeguate al singolo caso, rispettandone le peculiarità. Le autorità cui è affidata l'applicazione della legge possono dunque tenerle in considerazione, in quanto contengono principi che riprendono il parere degli specialisti in merito all'interpretazione della legge e servono per applicare le disposizioni legali nel rispetto della parità di diritto e sulla scorta di criteri appropriati. Devono quindi essere

possibili eccezioni anche qualora la regolamentazione, che evidentemente non può andare oltre una concretizzazione delle premesse definite dal diritto federale, è in generale designata come oggettiva (DTF 116 Ib 158 consid. 2b, con rinvii, 102 Ia 67; GAAC S9.40, 57.9). 3.2. Nella fattispecie risulta che le dimensioni dei posteggi demarcati sono leggermente inferiori ( m 2.10 x m 4.25-5.00) a quelle prescritte dalle direttive VSS640 603 a (m 2.20 x m 5.00) e che le manovre per accedere a tali stalli devono essere svolte sulla carreggiata. Va d'altra parte considerato che la demarcazione degli stalli di posteggio in parola è stata dettata da un interesse pubblico, ossia per sopperire almeno in parte alla grave carenza in parcheggi che caratterizza la località \_\_\_\_\_ -via \_\_\_\_\_, fatto non contestato dal ricorrente. Va inoltre considerato che la difformità è contenuta, che via \_\_\_\_\_ è una strada poco trafficata e che i cinque stalli sono demarcati in un luogo dove gli utenti della strada godono di ampia visuale. Ben ponderati tutti gli interessi in gioco, questo tribunale ritiene che, anche se gli stalli non sono pienamente conformi alla regolamentazione VSS, a giusta ragione l'autorità ha autorizzato la loro demarcazione. 4. Parcheggi demarcati sull'intersezione (due) Da un raffronto tra le fotografie in atti risulta che la visuale per i conducenti che intendono svoltare a sinistra da via \_\_\_\_\_ per dirigersi verso \_\_\_\_\_ è sì ostacolata, ma non dalla presenza di autoveicoli posteggiati bensì a causa dell'angolo che formano le due strade e della loro differente pendenza. Si deve tuttavia ammettere che la presenza di questi due stalli non consente agli utenti che salgono da \_\_\_\_\_ di tenersi verso il ciglio della strada, ma li costringe a spostarsi a sinistra, intralciando così - parzialmente - gli altri conducenti. In verità l'inconveniente è di portata limitata, considerato che lo spiazzo formato dall'intersezione risulta essere piuttosto ampio, tale da permettere un comodo incrocio. Non va inoltre dimenticato che le vie in questione sono classificate dal PR quali strade di quartiere, ciò che illustra come esse siano collegamenti di ridotta importanza e poco trafficate. Va inoltre considerato che la strada che scende dal nucleo di \_\_\_\_\_ verso \_\_\_\_\_ presenta una forte pendenza e che i tre tronconi che formano l'intersezione sono strade piuttosto strette. Questi fattori impongono pertanto al singolo utente di moderare assai la propria velocità. Considerata la particolarità dei luoghi, la presenza di automobili posteggiate proprio sull'intersezione costringe gli utenti a ridurre ancora di più la propria velocità ed a prestare maggiore attenzione all'incrocio. Ben ponderati tutti gli interessi, anche in questo caso la demarcazione degli stalli contestati va ritenuta legittima e giustificata. 5. Il ricorso va pertanto respinto. La tassa di giustizia e le spese seguono la soccombenza (art. 28 PAmm). Ritenuto che il municipio di \_\_\_\_\_ non si è avvalso del patrocinio di un avvocato, non si assegnano ripetibili. Per questi motivi, visti gli art. 3 cpv. 2, 3 e 4 e 106 cpv. 2 LCStr; 107 cpv. 5 e 115 cpv. 2 OSStr; 10 cpv. 2 LALCStr; 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. 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.