

## **TI\_GERICHTE 52.2006.53 vom 25. August 2006**

TI Tribunale d'appello, 2006-08-25, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti\\_gerichte\\_52.2006.53](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_52.2006.53)

FR: TI\_GERICHTE 52.2006.53 du 25 août 2006

IT: TI\_GERICHTE 52.2006.53 del 25 agosto 2006

### **Regeste**

Ricorso contro la posa di segnaletica volta in pratica a vietare il traffico parassitario (divieto generale di circolazione con eccezioni e ciclopista)

### **Erwägungen**

#### **E. 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 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 (art. 3 cpv. 4 LCStr). Dalla sistematica di tale regolamentazione si evince che i divieti e le limitazioni della circolazione che i cantoni sono liberi di promulgare per le strade non aperte al grande transito in virtù dell'art. 3 cpv. 3 LCStr devono essere tenuti distinti dalle prescrizioni intese a disciplinare il traffico giusta l'art. 3 cpv. 4 LCStr, che possono essere adottate solo alle condizioni stabilite dalla legge (DTF 100 IV 63; RDAT II-1999 N. 60). Nella fattispecie è indubbio che i provvedimenti adottati dal municipio di \_\_\_\_\_ non rientrano nel novero di quelli previsti all'art. 3 cpv. 3 LCStr, ma rappresentano una limitazione funzionale in quanto dettata da condizioni locali, ovvero dalla necessità di regolamentare i flussi di traffico all'interno del comprensorio comunale. Una simile misura può essere adottata soltanto alle condizioni più restrittive sancite dall'art. 3 cpv. 4 LCStr. Di principio, la prescrizione deve essere dunque rispettosa dei diritti costituzionali dei cittadini e degli interessi della collettività. I segnali e le demarcazioni non devono essere prescritti e collocati senza necessità (art. 101 cpv. 3 OSStr). D'altra parte, se è necessario ordinare 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 OSStr).

#### **E. 3.2**

Le controverse prescrizioni locali del traffico mirano all'eliminazione del transito veicolare in \_\_\_\_\_, compresa la carrozzabile ricavata dall'asfaltatura del sedime un tempo occupato dalla ferrovia \_\_\_\_\_. Lo scopo perseguito dal municipio è quello di ovviare al traffico parassitario, provocato da coloro che utilizzano l'impianto tra \_\_\_\_\_ e via

\_\_\_\_\_ per aggirare via \_\_\_\_\_. L'interesse pubblico che sorregge la posa della segnaletica è pertanto indubbio. Le strade di cui trattasi non sono state concepite né strutturate per l'impiego di cui sono attualmente oggetto. Né risultano in sintonia con la pianificazione vigente, segnatamente con il piano del traffico che il Consiglio di Stato ha approvato il 16 ottobre 2001 nel contesto della revisione del PR. La parte settentrionale di entrambe le arterie è infatti esclusa dal piano viario comunale, il quale conferisce statuto di strada di servizio unicamente al tratto iniziale del mapp. \_\_\_\_\_. La successiva decisione complementare emanata dal Governo il 27 aprile 2004 non ha modificato questa impostazione, tant'è che l'assetto stradale approvato nel 2001 è stato confermato, con l'aggiunta di una piazza di giro in corrispondenza dei mapp. \_\_\_\_\_. La decisione di posare il segnale "divieto generale di circolazione" ai due imbocchi della carrozzabile asfaltata nel 1979 non presta dunque il fianco a critiche, rivelandosi del tutto corretta anche dal profilo della necessità e dell'adeguatezza. I pur minimi disagi creati dalla nuova regolamentazione, che priva gli abitanti di \_\_\_\_\_ di un collegamento alternativo con il comparto di \_\_\_\_\_ (e viceversa), appaiono sopportabili ed adeguatamente rapportati all'obiettivo prefissato di gestire in maniera corretta i flussi di traffico all'interno del comprensorio comunale. D'altra parte, verso S il divieto non verrà collocato all'intersezione con via \_\_\_\_\_, ma più a nord, in corrispondenza del mapp. \_\_\_\_\_, permettendo quindi la libera circolazione fino a quel punto a beneficio in particolare di coloro che abitano nella zona. Quanto alla tavola complementare, che dovrebbe accompagnare il divieto generale di circolazione creando un'eccezione per il traffico agricolo giusta gli art. 17 e 63-65 OSStr, non si può fare a meno di annotare che lo statuto pianificatorio della strada che sarà gravata dal predetto segnale di prescrizione non consente la deroga prospettata dal municipio. In effetti, il PR vigente non prevede che la parte settentrionale dell'impianto possa essere adoperata per la circolazione stradale e quindi esclude anche che essa possa restare aperta al traffico, ancorché di tipo soltanto agricolo.

### **E. 3.3**

Lo stesso discorso vale per il tratto di via \_\_\_\_\_ che l'autorità comunale vorrebbe riservare ai ciclisti e ai pedoni tramite la posa del segnale 2.63.1 (cfr. art. 33 OSStr). Al pari della carrozzabile che l'affianca in parallelo, questo segmento di strada è stato infatti estromesso dalla rete viaria definita dal piano di utilizzazione in essere, mentre la parte iniziale, comunque estranea alla posa della controversa segnaletica, è stata classificata tra i percorsi pedonali e ciclabili di un'apposita rappresentazione grafica che il Governo si è tuttavia rifiutato di approvare nell'ambito della revisione del PR (vedi ris. no. 4836 del 16 ottobre 2001, p. 31 e 43). Ne segue che la segnaletica prevista al mapp. \_\_\_\_\_ non può essere autorizzata siccome in contrasto con la pianificazione attualmente in vigore. Per raggiungere lo scopo divisato, il municipio dovrà adottare altre soluzioni, optando per un genere di segnaletica conforme alla destinazione di \_\_\_\_\_ o per una chiusura effettiva della strada mediante barriere o simili.

### **E. 4**

Stante quanto precede, il ricorso deve essere parzialmente accolto. La tassa di giustizia e le spese sono poste a carico del ricorrente proporzionalmente al suo grado di soccombenza (art. 28 PAmM). Per questi motivi, visti gli art. 3, 5 LCStr; 17, 18, 33, 101, 106, 107, 108 OSStr; 5, 10 LALCStr; 24 RLACS; 3, 18, 28, 60 e 61 PAmM; dichiara e pronuncia:

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