

TI_GERICHTE 52.2010.177 vom 9. September 2010

TI Tribunale d'appello, 2010-09-09, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_52.2010.177

FR: TI_GERICHTE 52.2010.177 du 9 septembre 2010

IT: TI_GERICHTE 52.2010.177 del 9 settembre 2010

Regeste

Licenza edilizia. Costruzione di un edificio destinato a deposito intermedio per merci destinate al trasporto ferroviario. Nozione di impianto ferroviario

Erwägungen

E. 18

cpv. 1 Lferr, le costruzioni e gli impianti destinati esclusivamente o prevalentemente alla costruzione e all'esercizio di una ferrovia (impianti ferroviari) possono essere costruiti o modificati unicamente previa approvazione dei piani da parte autorità competente, ovvero dell'Ufficio federale dei trasporti rispettivamente, per i grandi progetti secondo l'allegato alla Lferr, dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni (art. 18 cpv. 2 Lferr). Sono invece sottoposti al diritto cantonale, l'edificazione e la modifica di costruzioni e di impianti non destinati totalmente o prevalentemente all'esercizio ferroviario (impianti accessori ; art. 18 m Lferr). 2.2. La nozione di impianto ferroviario , ovvero di opera o infrastruttura destinata esclusivamente o prevalentemente alla costruzione e all'esercizio di una ferrovia ai sensi dell'art. 18 cpv. 1 Lferr, va interpretata in modo restrittivo, in base ad un approccio di tipo funzionale. Tra la costruzione o l'impianto e l'esercizio della ferrovia deve esservi un rapporto stretto e necessario, da un punto di vista materiale (sachlich) e spaziale (räumlich). Non basta che siano soltanto conformi o utili a un tale esercizio (DTF 127 II 227 consid. 4 con rinvii; decisione del Tribunale amministrativo federale A-1816/2006 del 10 febbraio 2009 consid. 4.1; STA 52.2006.406 del 3 gennaio 2008, pubbl. in RtiD II-2008 n. 56 consid. 2 con rinvii; Pierre Tschannen/Fabian Mösching , Bauen auf Bahnarealen in: VLP-ASPAN, Raum & Umwelt nr. 6/09, n. 1.3.2 pag. 5). In caso di impianti misti, che servono tanto all'esercizio della ferrovia quanto ad altri scopi, occorre procedere ad una valutazione complessiva, determinando quale sia preponderante (DTF 127 II 227 consid. 4; 116 Ib 400 consid. 5 con rinvii). Di regola, simili costruzioni soggiacciono ad un'unica procedura di autorizzazione, in particolare quando le singole parti sono in relazione fra di loro da un punto di vista costruttivo, funzionale e d'esercizio (cfr. DTF 127 II 227 consid. 4a; Tschannen/ Mösching, op. cit., n. 3.1, pag. 13). 2.3. Nella nozione di impianto ferroviario, rientrano ad esempio le stazioni, i binari, le pensiline e i relativi sottopassi (cfr. Peter Hänni , Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 5. ed., Berna 2008, pag. 475 seg. con rinvii). Per giurisprudenza anche un deposito è considerato un impianto ferroviario se serve da deposito intermedio per merci ferroviarie destinate ad essere trasportate direttamente per treno od avviate ulteriormente dopo il loro trasporto e se l'esercizio ferroviario imponga la sua costruzione in prossimità di una stazione o di binari ferroviari (DTF 111 Ib 38, consid. 3c). Non basta che si tratti di un qualsiasi magazzino che disponga di un binario di raccordo, più o meno lungo. Determinante è che tra il deposito e la ferrovia vi sia un rapporto spaziale

stretto e necessario dal profilo dell'esercizio della ferrovia (ibidem). 2.4. Nel caso concreto, oggetto della presente controversia è la costruzione dello stabile da adibire a deposito e uffici, che le FFS intendono realizzare sul terreno di loro proprietà, situato in un comprensorio che funge da anni quale scalo merci delle ferrovie sul piano del Vedeggio. Secondo la relazione allegata alla domanda di costruzione, l'edificio sarà adibito a deposito per l'attività logistica della ditta _____ [..] , a favore della quale verrà probabilmente concesso un diritto di superficie. L'attività consiste nell'immagazzinamento di merci provenienti dalla ferrovia in attesa di essere distribuite per il Cargo Domicilio. Quest'ultimo è sostanzialmente un sistema di trasporto in piccole partite, offerto in passato dalle FFS e poi ceduto a imprese di trasporto private, che si caratterizza per il fatto che il trasporto, per i tratti più lunghi, avviene su rotaia (cfr. glossario in: www.bav.admin.ch). Lo stabile in questione funge in sostanza da nodo intermodale per il traffico combinato (strada-ferrovia) delle merci. È una sorta di piazza intermedia, simile ad altre già presenti nel medesimo comprensorio, per merci di varia natura, che sono movimentate per via ferrata e sono destinate ad essere avviate ulteriormente su strada, entro un breve lasso di tempo. In tal senso, lo stabile prevede superfici (11'767 mq) che sono prevalentemente (8'727 mq = ca. 74%, secondo lo schema del calcolo superficie allegato alla domanda di costruzione) destinate allo smistamento (area binario, rampe di carico-scarico; PT) e al deposito (PT, 1° e 2° piano) delle merci. Tale attività, situata nel mezzo dello scalo merci del piano del Vedeggio, si trova senz'altro in un rapporto stretto e necessario con l'esercizio ferroviario. Lo sostengono tutto sommato le stesse ricorrenti, che se da un lato qualificano la costruzione, senza particolari motivazioni, quale accessoria ai sensi dell'art. 18 m Lferr (cfr. ricorso, pag. 4), dall'altro sottolineano con vigore come il progetto in questione debba per forza di cose essere posto al limite della via ferrata e sia in tutta evidenza necessario allo svolgimento dell'attività ferroviaria (cfr. ricorso, pag. 5) . Una conclusione analoga si impone anche per gli altri spazi accessori previsti dal progetto, in particolare per gli uffici (2'888 mq = ca. 24%) e l'abitazione del custode (152 mq = ca. 1%; cfr. citato calcolo superficie). Per sua natura, una piattaforma adibita a scalo merci (ferrovia-strada) non può in effetti prescindere dal disporre di un supporto amministrativo per la gestione delle merci e per la loro custodia. In quanto strettamente connesse all'attività del nodo intermodale, per principio, anche tali superfici ne condividono dunque la finalità. In concreto, il progetto non specifica invero in modo preciso la destinazione dei singoli vani da adibire a ufficio. D'altro canto, di primo acchito, non vi sono neppure motivi per ritenere che, tali spazi, come pure l'appartamento del custode, inglobati nello stabile, possano essere utilizzati per altri scopi, estranei all'attività del nodo intermodale (cfr. ricorso, pag. 5). La questione non deve comunque essere ulteriormente approfondita in questa sede poiché, procedendo ad una valutazione complessiva, anche se vi fossero singoli uffici o vani utilizzati per altri fini, estranei all'esercizio ferroviario, gli stessi non sarebbero comunque suscettibili di far perdere allo stabile lo scopo principale per il quale è destinato. Irrilevanti ai fini del giudizio sull'esistenza di una costruzione ferroviaria, sono invece le motivazioni sviluppate dal Governo. Decisivo è infatti unicamente lo scopo dell'attività e non chi la gestisce. Da tutto quanto precede, si deve dunque concludere che per il progetto in questione, non poteva essere avviata una procedura volta al rilascio della licenza edilizia, ai sensi della legge edilizia cantonale, così come sostanzialmente eccepito dal comune di Manno in sede di risposta. Tale costruzione, se del caso, può infatti essere autorizzata soltanto nell'ambito di una procedura federale di approvazione dei piani retta dall'art. 18 Lferr. Sotto questo aspetto, l'impugnativa delle ricorrenti risulta dunque infondata. 3.3.1. In base all'art. 31

LPamm, il Consiglio di Stato e il Tribunale cantonale amministrativo, quali autorità di ricorso, condannano la parte soccombente al pagamento di una indennità alla controparte. L'indennità è commisurata in funzione delle spese oggettivamente indispensabili alla difesa degli interessi fatti valere in giudizio (Marco Borghi/Guido Corti , Compendio di procedura amministrativa, Lugano 1997, ad art. 31 LPamm, n. 3), tenendo conto del valore della pratica, nonché dell'importanza della lite, le sue difficoltà, l'ampiezza del lavoro ed il tempo impiegato dall'avvocato (cfr. art. 11 cpv. 5 e 12 del regolamento sulla tariffa per i casi di patrocinio d'ufficio e di assistenza giudiziaria e per la fissazione delle ripetibili del 19 dicembre 2007; RL 3.1.1.7.1). Per prassi costante di questo Tribunale, l'indennità per ripetibili viene riconosciuta anche agli enti pubblici che escono vincenti da un procedimento di ricorso quando sono stati costretti ad avvalersi del patrocinio di un legale poiché non dispongono di servizi sufficienti ad assicurare un'adeguata tutela degli interessi perseguiti dalla decisione impugnata (STA 52.2008.409 del 6 marzo 2009, consid. 4). 3.2. Nel caso concreto, l'Esecutivo cantonale ha riconosciuto al comune di Manno un'indennità di fr. 600.- a titolo di ripetibili. Per le considerazioni appena esposte, su questo punto il giudizio non presta il fianco a critiche, ritenuto che al comune di Manno, non disponendo di un servizio giuridico o amministrativo sufficiente ad assicurare la tutela degli interessi pubblici perseguiti dalla decisione impugnata, può senz'altro essere riconosciuta la necessità oggettiva ad avvalersi di un legale. 4.4.1. Per i motivi che precedono, il ricorso delle FFS, sebbene per motivi completamente diversi da quelli adottati dal Governo, deve essere respinto. Alle FFS resta evidentemente riservata la facoltà di avviare una procedura federale ai sensi dell'art. 18 Lferr. 4.2. Dato l'esito, la tassa di giustizia (art. 28 LPamm) è posta a carico delle ricorrenti, che rifonderanno inoltre al comune di Manno un'indennità a titolo di ripetibili (art. 31 LPamm). Per questi motivi, visti gli art. 18, 18 m Lferr; 21 LE; 3, 18, 28, 31, 46, 60, 61 LPamm; dichiara e pronuncia:

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