

## **TI\_GERICHTE 52.2014.295 vom 20. Juli 2015**

TI Tribunale d'appello, 2015-07-20, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti\\_gerichte\\_52.2014.295](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_52.2014.295)

FR: TI\_GERICHTE 52.2014.295 du 20 juillet 2015

IT: TI\_GERICHTE 52.2014.295 del 20 luglio 2015

### **Regeste**

Segnaletica sperimentale: chiusura di un nucleo al traffico di transito

### **Erwägungen**

#### **E. 2.1**

Secondo l'art. 3 cpv. 2 primo periodo della legge federale sulla circolazione stradale del 19 dicembre 1958 (LCStr; RS 741.01) i cantoni possono vietare, limitare o disciplinare la circolazione su determinate strade. I capoversi 3 e 4 dell'art. 3 LCStr stabiliscono entro quali limiti i cantoni possono adottare tali misure. 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 o atmosferico, la sicurezza, l'alleviamento o la disciplina del traffico, la protezione della strada o 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). 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; R DAT II-1999 n. 60). Secondo l'art. 107 cpv. 5 OSStr, infine, se su un determinato tratto 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).

#### **E. 2.2**

Come rettamente individuato dal Consiglio di Stato, i provvedimenti varati dal municipio di CO 1 non rientrano nel novero di quelli elencati dall'art. 3 cpv. 3 LCStr. Rappresentano, invece, delle prescrizioni funzionali poiché dettate da condizioni locali, ovvero dalla necessità di chiudere il centro storico di PI 1 al traffico di transito, ai fini di preservarlo dai disagi, tutelarne e rivalorizzarne il tessuto urbano e fornire ai cittadini condizioni di mobilità interna adeguate oltre a una migliore qualità di vita (rapporto giustificativo e di fattibilità del 23 gennaio 2013, pag. 2). Il fatto che la segnaletica permetta il servizio a domicilio conferma che non si è in presenza di un divieto di circolazione generale (GAAC n. 51.51 consid. 1c). Ciò nondimeno, una simile misura può essere adottata soltanto alle condizioni restrittive sancite dall'art. 3 cpv. 4 LCStr. Di principio, le prescrizioni devono quindi essere rispettose dei diritti costituzionali dei cittadini e degli interessi della collettività.

### **E. 3**

Le prescrizioni locali concernenti il traffico, cioè la collocazione o l'eliminazione di segnali di prescrizione o di precedenza o altri segnali con carattere di prescrizioni, devono essere decise e pubblicate secondo la procedura esatta dall'art. 107 dell'ordinanza sulla segnaletica stradale del 5 settembre 1979 (OSStr; RS 741.01), nella versione in vigore dal 15 marzo 1992 (RU 1992 514). Nel Cantone Ticino il compito di pubblicare le prescrizioni locali sul Foglio ufficiale è affidato all'ASCo, salvo sia stato delegato dal Dipartimento del territorio (art. 1 cpv. 2 regolamento della legge cantonale di applicazione alla legislazione federale sulla circolazione stradale del 2 marzo 1999; RLACStr; RL 7.4.2.1.1) al singolo municipio in virtù dell'art. 5 cpv. 1 cifra 4 LALCStr. È il caso dell'esecutivo di CO 1, che beneficia di questa delega.

#### **E. 4.1**

Come correttamente individuato dal Consiglio di Stato, la pubblicazione della segnaletica impugnata indicava erroneamente il rimedio giuridico dell'opposizione davanti al municipio, secondo l'art. 28 cpv. 2 RLACStr, facoltà tuttavia circoscritta al caso di segnali o demarcazioni che non corrispondono a prescrizioni, oppure segnali che non devono essere né decisi né pubblicati, nonché contro demarcazioni nella misura in cui è censurata la violazione delle premesse giuridiche del loro collocamento (art. 106 OSStr). Negli altri casi, sia contro le decisioni del Dipartimento (comprese quelle delle autorità a esso subordinate), sia del municipio, è dato ricorso al Consiglio di Stato (art. 10 cpv. 1 LALCStr, rispettivamente art. 208 cpv. 1 legge organica comunale del marzo 1987; LOC; RL 2.1.1.2). In concreto, pertanto, contro la decisione del municipio di CO 1 era dato ricorso al Consiglio di Stato, in applicazione dell'art. 208 cpv. 1 LOC (e non dell'art. 10 cpv. 1 LALCStr, come erroneamente considerato nella decisione impugnata dal Governo per fondare la sua competenza).

#### **E. 4.2**

L'errata indicazione dei termini di ricorso non ha comunque portato alcun pregiudizio al ricorrente, che ha potuto far valere le proprie ragioni, anche alla luce delle considerazioni sviluppate nel seguente considerando ( infra , 4.3; cfr., sul tema: RVJ 2014 pag. 65 consid. 4.1). La richiesta di annullare la procedura a ragione di questo vizio deve dunque essere disattesa.

#### **E. 4.3**

A torto l'insorgente pretende di ottenere delle ripetibili in ragione dell'opposizione inoltrata direttamente al municipio.

##### **E. 4.3.1**

L'art. 4 della cessata legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966 (LPamm; BU 1966, 181) prevedeva infatti che l'autorità incompetente trasmettesse d'ufficio gli atti a quella competente e ne desse comunicazione all'istante o ricorrente (cpv. 1). I termini, soggiungeva la norma (cpv. 2), si ritenevano rispettati se lo fossero stati con le insinuazioni all'autorità incompetente. Tale principio è stato ripreso dall'art. 6 LPamm. Per l'art. 31 LPamm, il Consiglio di Stato e il Tribunale cantonale amministrativo, quali autorità di ricorso, condannavano la parte soccombente al pagamento di un'indennità alla controparte. Tale indennità era circoscritta alla rifusione delle spese oggettivamente indispensabili alla conveniente tutela degli interessi che questa aveva fatto valere in

giudizio ( Marco Borghi/Guido Corti , Compendio di procedura amministrativa ticinese, Lugano 1997, n. 3 ad art. 31 e giurisprudenza ivi citata). Il principio è oggi ancorato all'art. 49 LPAm, che stabilisce che l'indennità è dovuta (solo) per le spese necessarie.

#### **E. 4.3.2**

In concreto, il ricorrente, resosi conto che l'indicazione dei mezzi d'impugnazione era con ogni probabilità sbagliata, ha deciso d'inoltrare sia l'opposizione al municipio, sia il ricorso al Governo. Tale modo di procedere era tuttavia inutile poiché, anche se fosse stato presentato all'autorità errata, il ricorso sarebbe stato trasmesso a quella competente, senza pregiudizio alcuno. La scelta d'inoltrare due allegati è riconducibile unicamente al comune insorgente, il quale nella sua veste di ente pubblico conosceva senz'altro il principio appena evocato; a maggior ragione un simile procedere poteva essere evitato poiché esso era patrocinato da un legale cognito di procedura amministrativa. Non trattandosi di spesa necessaria, i costi dell'opposizione non possono essere addossati al comune di CO 1. La richiesta deve dunque essere respinta. 5.5.1. Il comune di RI 1 solleva anche le seguenti censure formali: incongruenza dei dispositivi della decisione municipale in merito all'effetto sospensivo del ricorso, mancata esposizione della decisione agli albi comunali, assenza d'indicazione completa del periodo di pubblicazione, mancata indicazione dei mappali sui quali dovrebbe essere posta la segnaletica, apposizione dello stemma di PI 1 in luogo di quello di CO 1 su alcuni documenti pubblicati e segnaletica che non corrisponde esattamente a quella indicata sui piani depositati. Queste censure sono state esaminate dal Governo, il quale le ha respinte. 5.2. Il ricorrente non si confronta minimamente con le motivazioni della decisione impugnata, limitandosi a un minuzioso riassunto di quanto sostenuto davanti alla prima istanza e a quanto stabilito dal Consiglio di Stato, concludendo poi con una generica contestazione. Stando così le cose, su questi punti il ricorso dev'essere dichiarato irricevibile, poiché difetta della motivazione richiesta dalla legge (art. 70 cpv. 1 LPAm combinato con l'art. 12 cpv. 1 LPAm). Sia soggiunto, per completezza, che in ogni caso le censure andavano respinte. Per i seguenti motivi. 5.3. 5.3.1. Innanzitutto non è data di vedere contraddizione alcuna nel dispositivo in merito all'effetto sospensivo. Governo e ricorrente confondono la nozione di esecutività ( Vollstreckbarkeit ; exécutivité ), cioè la facoltà per un'autorità di poter fare eseguire una decisione d'ufficio o su domanda ( André Grisel, Traité de droit administratif, vol. II, Neuchâtel 1984, pag. 882) con quella di passare in giudicato ( Rechtskraft ; force de chose jugée ) ossia quando la decisione non può più essere impugnata con un rimedio giuridico ordinario (cfr. Alexander R. Markus / Daniel Wuffli , Rechtskraft und Vollstreckbarkeit: zwei Begriffe, ein Konzept? In: ZBJV 151/2015 pag. 75 segg., pag. 78). L'esecutività può, infatti, anche essere concessa in via provvisoria, prima della crescita in giudicato della decisione. È il caso concreto, ove il municipio, levando l'effetto sospensivo a un eventuale ricorso, ha autorizzato la posa immediata (ancorché non avvenuta) di alcuni segnali. 5.3.2. In merito alla mancata ostensione delle prescrizioni all'albo comunale, la legislazione federale si limita a enunciare il principio della pubblicazione, senza imporre particolari modalità alle autorità cantonali e comunali. Dal canto suo, la LALCStr delega al Consiglio di Stato la facoltà di emanare mediante decreti o regolamenti le disposizioni d'esecuzione necessarie all'applicazione della legge stessa e quelle complementari alla LCStr. L'art. 23 cpv. 1 lett. b RALCStr, a sua volta, affida all'ASCo il compito di pubblicare sul Foglio ufficiale le prescrizioni locali, salvo nel caso in cui tale competenza sia stata delegata al municipio. Il regolamento, dunque, non contempla l'obbligo di esposizione anche all'albo comunale. Nel caso in cui la competenza a decidere le prescrizioni sia stata delegata al municipio, ci si potrebbe invero chiedere se l'obbligo di

pubblicare all'albo comunale la segnaletica avente una portata come quella impugnata non discenda piuttosto dall'art. 111 LOC, giacché d'interesse generale. La questione dev'essere risolta negativamente. Intanto, agendo il municipio sulla base di una delega, non si giustifica di trattare diversamente la pubblicazione delle prescrizioni a seconda che queste siano state decise dall'autorità cantonale o da quella comunale. In secondo luogo, il complesso delle norme che disciplinano l'adozione di segnaletica stradale (art. 107 cpv. 1 OSStr, ecc.) costituisce una *lex specialis* per rapporto alla LOC, di modo che il municipio era libero di scostarsi da quanto previsto da quest'ultima legge. D'altra parte, l'art. 5 cpv. 1 cifra 4 LALCStr dispone chiaramente che i municipi in possesso di delega adottano e pubblicano la segnaletica conformemente alla relativa ordinanza federale. Ne segue che la pubblicazione all'albo comunale delle prescrizioni impuginate non era obbligatoria; la relativa censura dev'essere respinta.

5.3.3. Come appena visto ( *supra* , 5.3.2.), le norme determinanti si limitano a esigere la pubblicazione della decisione relativa alle prescrizioni locali concernenti il traffico sul Foglio ufficiale. Esse non impongono, invece, alcun tempo di esposizione. Pertanto, anche la censura concernente la mancata indicazione del periodo di pubblicazione dev'essere respinta.

5.3.4. L'art. 107 cpv. 1 OSStr non precisa cosa debba necessariamente figurare nella pubblicazione, fatto salvo l'obbligo di menzionare i rimedi giuridici; comunque sia essa deve permettere ai potenziali interessati di valutarne la portata (STF 1C\_837/ 2013 dell'11 aprile 2014 consid. 2.1). In concreto, il fatto che la pubblicazione non riporti i numeri dei mappali su cui sarà posata la segnaletica in corrispondenza degli accessi al nucleo da via Mastri e largo Vela è ininfluenza. Infatti, da quanto pubblicato sul Foglio ufficiale emerge con sufficiente chiarezza dove saranno collocati questi segnali, lo scopo e soprattutto gli effetti di tale misura. La censura deve quindi essere disattesa.

5.3.5. Da ultimo, quanto pubblicato nel Foglio ufficiale corrisponde ai piani di progetto 20 agosto 2013. Non è dato di vedere incongruenze; del resto il ricorrente - come davanti al Governo - si limita a evocarle, senza indicarle. La circostanza che la decisione si sia fondata anche su documenti che riportano lo stemma del già comune di PI 1 - aggregatosi con quello di CO 1 a far tempo dal \_\_\_\_\_ - non permette di intravedere vizio alcuno. Come spiegato dal municipio di CO 1 nella risposta 11 novembre 2013 davanti al Consiglio di Stato, l'esecutivo comunale ha semplicemente tenuto conto degli atti commissionati a suo tempo da quello di PI 1, del quale ha confermato l'intenzione a predisporre la disciplina impugnata. Anche quest'ultima censura di natura formale è dunque infondata.

6.6.1. Come visto in narrativa, le prescrizioni locali del traffico impuginate prevedono la posa di 5 pannelli all'imbocco delle vie che conducono nel nucleo di PI 1, al fine di limitare il traffico di transito nelle ore di punta. Esse sono state decise a titolo sperimentale per 12 mesi.

6.1.1. Secondo l'art. 107 cpv. 2 bis OSStr, le regolamentazioni locali del traffico possono essere ordinate a titolo sperimentale, per un anno al massimo. L'introduzione temporanea di un cambiamento di segnaletica costituisce il metodo per provarne gli effetti pratici (STA 52.2002.479/52.2002.482 del 18 agosto 2003 consid. 3.3). La segnaletica sperimentale soggiace alle medesime condizioni di quella decisa a tempo indeterminato. Oltre che a rispondere a un pubblico interesse, essa deve in particolare rispettare il principio della proporzionalità, esplicitamente richiamato all'art. 107 cpv. 5 OSStr. Deve poi essere sempre considerato il carattere temporaneo della regolamentazione, il cui scopo è proprio quello di verificarne gli effetti. Un simile procedere torna in particolare utile quando questi sono difficilmente predeterminabili, come nel caso di limitazioni del traffico che interessano più strade che si condizionano o completano a vicenda, oppure qualora vi sia d'attendere che la segnaletica induca o

obblighi gli utenti della strada a scegliere tragitti alternativi in vaste porzioni di territorio. All'autorità che per scrupolo introduce a titolo sperimentale una prescrizione del traffico al fine di poter decidere quella definitiva sulla base di dati reali, piuttosto che di semplici previsioni, va riconosciuto un certo margine di manovra, che dev'essere valutato con riserbo da parte del Tribunale. Una misura introdotta a titolo sperimentale può, di regola, essere censurata solo se persegue scopi contrari alla legge oppure se si serve di mezzi inadeguati o disattende il principio di proporzionalità in modo manifesto. Ciò si giustifica anche alla luce del fatto che l'introduzione definitiva di queste prescrizioni potrà ancora essere contestata (cfr., per tutto quanto precede: GAAC n. 51.51 consid. 7a). Infatti, una volta scaduto il periodo per il quale sono state decise, le prescrizioni locali a titolo sperimentale possono essere confermate, modificate o abbandonate. In questo senso l'art. 107 cpv. 5 OSStr prevede che se le circostanze che hanno determinato una regolamentazione si modificano, l'autorità deve riesaminare il caso e, qualora fosse necessario, abrogare la regolamentazione ( Roger M. Meier , Verkehrsberuhigungsmassnahmen nach dem Recht des Bundes und des Kantons Zürich, Zurigo 1989, pag. 206). Contro l'introduzione definitiva della segnaletica sperimentale, che deve essere decisa e pubblicata (art. 107 cpv. 1 OSStr), è (nuovamente) data la possibilità di ricorrere (in questo senso, Meier , op. cit., nota n. 33 a piè di pagina 206).

6.1.2. Prima di decidere delle prescrizioni del traffico a titolo sperimentale, l'autorità deve conoscere i dati relativi al traffico circostante, in modo da poterli raffrontare a quelli che risulteranno durante e dopo la sua introduzione; senza questi dati, infatti, la misura non sarebbe in grado di procurare le informazioni che si prefigge di fornire e, pertanto, sarebbe sproporzionata ( André Bussy/ Baptiste Rusconi, Code suisse de la circulation routière, Losanna 1996 , n. 2.3 i.f. ad art. 107 OSStr).

6.2. Il municipio di PI 1 ha commissionato una campagna di conteggi, che è stata eseguita nel 2008 e nell'autunno 2009 e che ha interessato sia le strade di quel comune, sia i percorsi potenzialmente toccati dalla nuova regolamentazione nelle località di RI 1, \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_. Questi rilievi sono consegnati nel Rapporto giustificativo e di fattibilità del 23 gennaio 2013, così come nel relativo allegato. Davanti al Consiglio di Stato il comune ricorrente aveva contestato l'attualità di questi dati, censura che apparentemente non è più sollevata, ma in ogni caso nem-meno minimamente sostanziata, davanti al Tribunale. Comunque sia, come del resto rilevato nella decisione impugnata, per verificare l'attualità di queste misurazioni si può far capo ai dati pubblicati dalla Sezione della mobilità del Dipartimento del territorio (reperibili all'indirizzo internet: <[http://www4.ti.ch/fileadmin/DT/temi/conteggi\\_traffico/documenti/Tutti\\_posti\\_2013.pdf](http://www4.ti.ch/fileadmin/DT/temi/conteggi_traffico/documenti/Tutti_posti_2013.pdf)> ), i quali fanno stato di una sostanziale stabilità del traffico giornaliero medio (TGM) annuale misurato sulla strada cantonale \_\_\_\_\_ ( $\Delta$  2013-2008 = 612): Anno TGM 2008 2009 2010 2011 2012 2013 I dati all'incarto, quindi, offrono una conoscenza attendibile della situazione attuale, che permetterà anche di valutare gli effetti della misura impugnata sul traffico. Non occorre dunque predisporre una nuova misurazione.

6.3. 6.3.1. La collocazione della segnaletica contestata è stata decisa in seguito all'aumento del traffico veicolare, estraneo al nucleo di PI 1. Scopo, come già visto, è dunque quello di preservare il territorio comunale dai disagi del traffico parassitario, di tutelare e rivalorizzare il tessuto urbano del centro storico e di offrire ai cittadini condizioni di mobilità interna adeguate e una qualità di vita migliore. I rilievi effettuati nel 2008/2009 fanno stato di un importante volume d'attraversamento veicolare del centro storico che, considerando le due direzioni di marcia, sfiora gli 8500 passaggi nei giorni feriali; il picco dei transiti è raggiunto verso le ore 6.30 il mattino in direzione est (ca. 650 veicoli all'ora provenendo dai valichi doganali) e alle ore 18.00 in direzione ovest (ca. 750 veicoli all'ora

verso i valichi doganali; cfr. allegati al rapporto giustificativo e di fattibilità, posizioni \_\_\_\_\_ - P2 e \_\_\_\_\_ - P3). Per la maggioranza di questi movimenti, si tratta di automobili e veicoli a due ruote; si conta comunque il passaggio di oltre 250 autocarri. I dati fanno quindi stato di un transito molto intenso, atto a perturbare in modo importante la mobilità (anche pedonale) interna al nucleo. Con queste premesse, la segnaletica impugnata risponde a un bisogno importante, chiaramente avvertito dalla collettività ed è pertanto sorretta da un interesse pubblico ( RDAT I-2000 n. 24 consid. 4.1. con rinvii; Piermarco Zen-Ruffinen/ Christine Guy-Ecabert , Aménagement du territoire, construction, expropriation, Berna 2001, n. 98-102; Adelio Scolari , Diritto amministrativo, Parte generale, II<sup>a</sup> ed., Cadenazzo 2002, n. 558-594). Nulla mutano al riguardo le disquisizioni del ricorrente in merito alla nozione di traffico parassitario. Sia come sia, per la maggior parte si tratta di traffico di transito (cfr. Rapporto giustificativo e di fattibilità 23 gennaio 2013, pag. 5), che non ha come destinazione o origine il perimetro che s'intende tutelare, indipendentemente dall'avvenuta aggregazione tra CO 1 e PI 1. Il fatto che la misura impugnata non si prefigga di ridurre il traffico ma si limiti a incanalarlo su altri percorsi non permette di menomare il pubblico interesse, ritenuto che in linea di principio esso dovrebbe spostarsi lungo gli assi espressamente previsti a tal scopo. 6.3.2. Le strade impiegate oggi come alternativa alle arterie di grande traffico non sono state né concepite, né strutturate per un simile uso. Per quanto concerne in particolare via \_\_\_\_\_ e via \_\_\_\_\_, tale utilizzo non è conforme a quanto stabilito dal piano regolatore, approvato con risoluzione \_\_\_\_\_ (n. \_\_\_\_\_) dal Consiglio di Stato, che assegna loro la funzione di strade pedonali e per le quali il piano particolareggiato della zona nucleo di villaggio-assetto degli spazi pubblici prevede la posa di pavimentazione di tipo pregiato. Esso non è nemmeno conciliabile con i calibri di queste direttrici che variano tra 3.80 m e 4.50 m. Il perimetro interessa inoltre solo strade di servizio e di collegamento di rilevanza locale e non regionale (cfr. scheda del piano direttore di dato acquisito R/M\_\_\_\_\_ rete urbana e mobilità, Agglomerato \_\_\_\_\_, che - in seguito alla necessità di trattare congiuntamente i temi della mobilità e degli insediamenti dettata dalla politica federale a sostegno degli agglomerati - ha riunito e semplificato le precedenti schede R\_\_\_\_\_ [rete urbana, concetto di organizzazione territoriale \_\_\_\_\_ - COTA\_\_\_\_\_] e M\_\_\_\_\_ [mobilità, piano regionale dei trasporti del \_\_\_\_\_ - PT\_\_\_\_\_]; cfr. inoltre: piano del traffico e delle attrezzature e costruzioni di interesse pubblico). 6.4. Il principio della proporzionalità, sancito dall'art. 5 cpv. 2 della Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999 (Cost.; RS 101), prescrive agli organi dello Stato l'adozione di provvedimenti idonei e necessari (non devono cioè essere possibili misure alternative altrettanto efficaci ma meno gravose per i cittadini). Tra le restrizioni imposte ai cittadini e lo scopo d'interesse pubblico perseguito deve inoltre sussistere un rapporto ragionevole (proporzionalità in senso stretto; DTF 125 I 209 consid. 10 d-aa, 115 Ia 31; RDAT II-2000 n. 75 consid. 5b con rinvii; Zen-Ruffinen/Guy-Ecabert, op. cit., n. 103-106; Scolari, op. cit., n. 595-610; Grisel, op. cit., vol. 1, pag. 348 segg.). 6.4.1. Innanzitutto, la segnaletica avversata non vieta totalmente il traffico di transito nell'abitato, che resta liberamente percorribile a tutti i tipi di veicolo dalle ore 0.00 alle ore 5.00, dalle ore 8.00 alle ore 16.30 e dalle ore 19.30 in avanti. L'accesso è poi in ogni tempo garantito indipendentemente dal mezzo utilizzato per il servizio a domicilio; è quindi consentito il passaggio dei veicoli che portano o ritirano merci, di quelli degli abitanti e delle persone che vi si recano in visita o per lavori sui fondi vicini e di quelli di terzi che trasportano queste persone (art. 17 cpv. 3 OSStr). Da ultimo, indipendentemente dalla loro

destinazione, i velocipedi (art. 24 cpv. 1 ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali del 19 giugno 1995; OETV; RS 741.41) e i ciclomotori (art. 18 OETV; art. 64 cpv. 5 lett. b OSStr) possono sempre transitare all'interno della zona a traffico limitato.

6.4.2. Nell'impugnativa, il ricorrente manifesta la sua preoccupazione per gli effetti che la misura avrà sulla viabilità nel suo territorio, spiegando che essa è già oggi congestionata e al limite del collasso.

6.4.2.1. La decisione di apporre la segnaletica contestata è stata preceduta dall'allestimento di uno studio denominato "Conseguenze sulla mobilità regionale", agli atti. In questo documento sono valutati anche i possibili riporti di traffico sulla rete viaria del comprensorio di RI 1 - \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_, dovuti alla chiusura temporanea delle strade che attraversano l'abitato di PI 1. Al netto del traffico da/per PI 1, il riporto di traffico giornaliero è stimato in 1100 veicoli lungo la direttrice RI 1 - \_\_\_\_\_ e 1200 nel senso inverso; complessivamente, dunque circa 2300 veicoli al giorno dovranno far capo a un altro itinerario (studio citato, pag. 4). Per quanto riguarda la ripartizione sulla rete viaria regionale, viene presa in considerazione l'origine e la destinazione dei transiti (in genere frontalieri che si spostano verso il bacino \_\_\_\_\_ -CO 1- \_\_\_\_\_) e il carico esistente sui principali assi stradali ( ibidem ). Lo studio ipotizza dunque il seguente scenario: - riduzione del traffico all'interno dell'abitato di PI 1; - perdita di attrattività del valico doganale di PI 1- \_\_\_\_\_ (- 36%); - aumento di flussi di traffico alle dogane di RI 1 e \_\_\_\_\_ (+ 300-450 veicoli giornalieri, pari a un aumento del 6-11%); - aumento dei flussi sul percorso via \_\_\_\_\_ -via \_\_\_\_\_ -via \_\_\_\_\_ e sulla strada che dal valico di \_\_\_\_\_ scende a RI 1 (+ 300/600 veicoli al giorno, ossia un aumento dell'8-13%); - riduzione dell'attraversamento del nucleo di \_\_\_\_\_ (- 400 veicoli al giorno, pari a una diminuzione del 4-10%); - l'arteria maggiormente toccata dovrebbe essere la SP \_\_\_\_\_ -RI 1- \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_ -CO 1, con un aumento valutato in ca. 1250 veicoli al giorno (+5%).

6.4.2.2. Il ricorrente contesta queste conclusioni attraverso la presentazione di uno studio (doc. E), il quale in applicazione del modello cantonale del traffico preconizza i seguenti effetti (studio citato, pag. 5 segg.): - l'alternativa principale alla chiusura del nucleo di PI 1 è il transito attraverso RI 1; - circa il 50% del traffico nelle ore di punta si sposterà su via \_\_\_\_\_; - il rimanente farà capo ad alternative su più ampio raggio ( \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, ...); - aumento di carico del nodo semaforico di RI 1 est, vicino alla saturazione.

6.4.2.3. Nel caso concreto, non appare necessario stabilire quale dei due studi sia maggiormente attendibile. Come visto in precedenza, quando si tratta di valutare una prescrizione del traffico sperimentale, ciò che conta è che essa non si riveli manifestamente sproporzionata ( supra , 6.1.). Cosa che non si avvera in concreto. Infatti, entrambi gli studi convergono sull'esistenza di diversi tragitti alternativi all'attraversamento dell'abitato di PI 1. Dagli stessi si può altresì evincere che la misura potrà interessare ca. 2300 veicoli al giorno (dato estrapolato dallo studio prodotto da CO 1, ma compatibile con la verifica richiesta da RI 1, che si concentra unicamente sulle due ore di punta). Essi divergono, tuttavia, sull'esatto impatto che la segnaletica avrà sul resto della rete viaria. Ora, allo stadio attuale, avuto riguardo alle particolarità del caso, l'esatto riporto sulla singola direttrice non è determinante. Quello che conta è che è sufficientemente accertata l'esistenza di molteplici itinerari alternativi, così come il carattere eterogeneo della provenienza e destinazione dei veicoli presumibilmente toccati dalla misura, i cui effetti andranno verificati su scala regionale (in questo senso vanno entrambi i referti, anche quello di RI 1, cfr. doc. H). Solo la sperimentazione permetterà quindi di valutare con piena cognizione di causa le esatte conseguenze della segnaletica in esame, alla luce dei dati che potranno essere raccolti e in

seguito raffrontati. 6.5. L'idoneità della misura non viene minimamente intaccata dalle eccezioni previste dalla segnaletica, la quale permette il transito unicamente nella misura descritta in precedenza ( supra , 6.4.1). Esula invece dalla presente procedura la questione delle eventuali successive autorizzazioni in favore dei cittadini di PI 1 estranei al perimetro interessato, non contemplata dalle prescrizioni impugnate. 6.6. Da ultimo, un apprezzabile elemento di proporzionalità è già insito nella natura stessa del provvedimento, temporanea, i cui effetti sono limitati a un anno. 6.7. In definitiva, l'introduzione a titolo sperimentale della segnaletica impugnata appare rispettosa del principio di proporzionalità.

#### **E. 7**

Il ricorrente sostiene che i contestati provvedimenti a carattere locale potranno essere adottati e discussi soltanto dopo la realizzazione delle opere previste dal PT\_\_\_\_\_ . Con questa censura l'insorgente tenta nuovamente di mettere in dubbio la proporzionalità degli effetti della misura sul suo territorio. Ora, alla luce di quanto appena spiegato ( supra , 6) la questione potrà e dovrà essere esaminata sulla scorta dei risultati del periodo di sperimentazione. In ogni caso, il divieto di circolazione avverso è in consonanza con la strategia della scheda R/M\_\_\_\_\_ del piano direttore, la quale prevede di impedire o scoraggiare il traffico di transito sulle strade che non sono autostrade o strade principali e di collegamento (pag. 7), come è il caso di quelle toccate dai provvedimenti impugnati. Come evidenziato dalla CRT\_\_\_\_\_, il progetto si pone dunque in sintonia con la nuova gerarchia stradale prevista. 8. Nella decisione dedotta in giudizio, alla luce del carattere sperimentale della segnaletica, il Consiglio di Stato ha considerato prematura la valutazione della situazione e della sua evoluzione sotto il profilo dell'inquinamento fonico. Davanti al Tribunale il ricorrente si limita a manifestare il suo disaccordo, sostenendo che la misura avrà " certamente delle conseguenze anche sull'assetto viario dal profilo fonico ". La decisione del Governo regge all'esame della Corte: infatti, l'impatto fonico delle prescrizioni impugnate dipenderà in larga misura dal comportamento degli utenti della strada, i quali dovranno fare capo a itinerari alternativi. Sarà sulla base dei dati raccolti nella fase sperimentale che questa valutazione potrà essere eseguita. 9. In definitiva il ricorso, nella misura in cui è ricevibile, si avvera infondato e, pertanto, dev'essere respinto.

#### **E. 10**

Si prescinde dal prelevare una tassa di giustizia, dato che il comune soccombente non è intervenuto in lite a tutela di interessi pecuniari propri (art. 47 cpv. 6 LPAmM). Non si giustifica l'assegnazione di ripetibili, non essendovi parti patrociniate vincenti (art. 49 cpv. 1 LPAmM). Per questi motivi, dichiara e pronuncia: 1. Il ricorso, in quanto ricevibile, è respinto. 2. Non si preleva tassa di giustizia. Non si assegnano ripetibili. 3. Contro la presente decisione è dato ricorso in materia di diritto pubblico al Tribunale federale a Losanna entro il termine di 30 giorni dalla sua notificazione (art. 82 segg. legge sul Tribunale federale del 17 giugno 2005; LTF; RS 173.110). 4. Intimazione a: . Per il Tribunale cantonale amministrativo Il presidente II  
segretario