

TI_GERICHTE 52.2017.25 vom 27. Dezember 2018

TI Tribunale d'appello, 2018-12-27, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_52.2017.25

FR: TI_GERICHTE 52.2017.25 du 27 décembre 2018

IT: TI_GERICHTE 52.2017.25 del 27 dicembre 2018

Regeste

Approvazione di un progetto stradale concernente la formazione di una pista ciclopedonale

Erwägungen

E. 24

settembre 2013 (LPAm; RL 165.100). Sulla scorta di un apprezzamento anticipato, il Tribunale non ritiene difatti necessario procedere all'assunzione delle prove richieste da RI 3 (in particolare: sopralluogo e audizione testi), il cui presumibile risultato non porterebbe ad alcun nuovo chiarimento ai fini del giudizio (RtiD II-2012 n. 59 consid. 3.3 con rinvii ; Marco Borghi/Guido Corti , Compendio di procedura amministrativa ticinese, Lugano 1997, ad art. 18 n. 1c). La situazione di fatto che sta alla base della controversia risulta infatti in modo sufficientemente chiaro dalla documentazione versata agli atti dalle autorità intime. 1.3. I ricorsi, che hanno il medesimo fondamento di fatto, possono essere evasi con un unico giudizio (art. 76 cpv. 1 LPAm). 2.2.1. Lo strumento per pianificare e realizzare le strade cantonali è il progetto stradale (art. 10 cpv. 1 Lstr). Questa disposizione, nell'attuale versione, è il frutto di un'importante revisione della Lstr, adottata il 12 aprile 2006, in vigore dal 1° gennaio 2007, che ha modificato la procedura di approvazione di questi impianti. Attraverso questa revisione è difatti stata abbandonata la procedura di approvazione dei progetti in due fasi (procedura completa di piano generale, seguita da una seconda procedura di progetto definitivo), che è stata sostituita da quella del solo progetto stradale. Questa soluzione, già scelta dalla Confederazione e da altri Cantoni, permette non solo di guadagnare tempo, ma anche di eliminare tutte quelle incertezze che sorgono in punto alla ripartizione dei contenuti tra le due fasi, soprattutto quando dev'essere svolto l'esame di impatto ambientale (cfr. il relativo messaggio dell'11 febbraio 2003 [n. 5361], in: RVGC, anno parlamentare 2005-2006, vol. 8, pag. 4135 segg., pag. 4157 seg.). La natura, ad un tempo pianificatoria e d'autorizzazione a costruire, del progetto stradale elimina inoltre ogni possibile discussione circa la conformità del progetto con la sua base pianificatoria. La duplice indole di questo strumento lo situa, gerarchicamente, al livello dei piani di utilizzazione cantonali (cfr. nello stesso senso il recente rapporto del 1° marzo 2011 [n. 6309 R] della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sul messaggio del 9 dicembre 2009 concernente il disegno di legge sullo sviluppo territoriale, in: RVGC anno parlamentare 2011-2012, vol. 1, pag. 483 segg., 494). Ciò implica, per quanto concerne gli effetti, che le norme e i piani regolatori comunali in contrasto con il progetto stradale decadono con l'entrata in vigore di quest'ultimo (momento che, per questo strumento, coincide con la sua crescita in giudicato) rispettivamente che i Comuni sono tenuti ad uniformare allo stesso i piani già in vigore (cfr. art. 18 cpv. 3 e 49 cpv. 2 della legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011; LST; RL 701.100; STA 52.2012.57 del 26 giugno 2012 consid. 2.1, 52.2008.273 del 3 febbraio 2009 consid. 4.2). 2.2. Il progetto

stradale deve indicare, tra l'altro, il tracciato della strada, l'assetto, lo sviluppo planimetrico e altimetrico, le opere previste, principali e accessorie, comprese quelle di protezione esterna, gli allacciamenti delle infrastrutture e, se del caso, gli accessi ai fondi (art. 10 cpv. 2 lett. a Lstr). 2.3. La citata revisione della Lstr ha integrato nell'iter di approvazione del progetto stradale la fase di pubblicazione degli atti, di notificazione delle pretese e di evasione delle contestazioni prevista dalla legge d'espropriazione dell'8 marzo 1971 (Lespr; RL 710.100). Per questo motivo il progetto stradale dev'essere accompagnato, tra l'altro, da una relazione sull'opera, da un piano dal quale risultino la situazione dei fondi toccati dall'espropriazione e l'eventuale rettifica dei confini, da una tabella d'espropriazione nella quale siano indicati i singoli fondi interessati e per ciascuno di essi i titolari dei diritti espropriati, la natura di tali diritti, la qualità degli immobili e la superficie oggetto dell'espropriazione, le offerte d'indennità (art. 17 cpv. 1 lett. a-d Lstr, corrispondenti all'art. 21 Lespr). Il progetto è approvato dal Consiglio di Stato, al quale spetta anche la competenza di evadere tutte le questioni preliminari proprie della procedura espropriativa, come le opposizioni alla pubblica utilità e le domande di modifica dei piani (art. 23 cpv. 1 Lstr), mentre al Tribunale d'espropriazione rimane unicamente il compito di concedere all'occorrenza l'anticipata immissione in possesso dei diritti espropriati e di svolgere la procedura di stima, stabilendo le indennità espropriative sulla scorta delle pretese annunciate (art. 26 Lstr). 2.4. Davanti al Tribunale cantonale amministrativo, contro la decisione di approvazione del progetto stradale, sono proponibili sia censure riguardanti l'atto pianificatorio in quanto tale, in particolare la conformità delle opere per rapporto alla pianificazione direttrice sovrastante, sia censure riferite alle prescrizioni del diritto edilizio o ambientale concretamente applicabili. Censure sulle quali questo Tribunale statuisce con pieno potere di cognizione (art. 25 Lstr; cfr. STA 52.2009.468-469 del 1° aprile 2010 consid. 2). In quest'ambito il potere d'esame del Tribunale è, quindi, completo e contempla anche il sindacato di opportunità. Questo pieno potere di cognizione, che esorbita dal campo solitamente riservato all'azione giudiziaria, va tuttavia esercitato con il dovuto riserbo e senso della misura, specie allorquando si tratta di dirimere questioni con forte valenza tecnica, dove le conoscenze degli specialisti costituiscono spesso un insostituibile elemento per la presa di decisione. Il Tribunale cantonale amministrativo dovrà pertanto esaminare con attento spirito critico gli aspetti controversi della decisione impugnata, ma è solo se vi scoprirà vizi di una certa rilevanza, inconciliabili col precetto dell'adeguatezza che l'annullerà e lo rinvierà all'autorità di adozione o che procederà a una sua modificazione. Non basta dunque che risulti possibile una soluzione migliore, magari solo sotto certi aspetti, di quella contestata, per sostituirla a quest'ultima; la soluzione alternativa deve manifestare dei pregi realmente superiori, nel suo complesso, da convincere il Tribunale a preferirla a quella approvata dall'autorità amministrativa (STA 52.2008.422/427 del 31 maggio 2010 consid. 5). 3. RI 3 contesta anzitutto la pubblica utilità dell'opera. A suo dire, infatti, già le piste ciclabili esistenti nel comprensorio sarebbero inutilizzate, così come sottolineato anche dalla stampa locale. Inoltre i tratti delle ciclopiste sarebbero discontinui, creando percorsi "a singhiozzo", per di più condivisi con i pedoni. Tali critiche non meritano accoglimento. Anzitutto, per quanto attiene alla prima, l'articolo di giornale prodotto dalla ricorrente (doc. Q II), lungi dal documentare una generalizzata defezione da parte dei ciclisti a far uso delle piste ad essi riservate, si riferisce alla tratta ben circoscritta di via Sant'Apollonia a Coldrerio e si limita a segnalare il fatto che, malgrado la creazione della ciclopista, i ciclisti sembrerebbero (ancora) preferire la via carrabile. Conclude con un invito all'autorità a migliorare la segnalazione delle ciclopiste e a prevedere maggiori

controlli con eventuali sanzioni. Per quanto attiene invece alla lamentata discontinuità dei percorsi, si osserva che il contestato progetto stradale mira proprio a creare un percorso ciclabile sicuro, comodo e continuo che colleghi gli insediamenti abitativi di Ligornetto, Coldrerio e Mendrisio. Il suo tracciato si inserisce nella rete dei percorsi ciclabili del Mendrisiotto e Basso Ceresio menzionati, con il grado di consolidamento "dato acquisito", nella scheda M10 (Mobilità lenta) e R/M5 (Agglomerato del Mendrisiotto/Rete urbana e mobilità) del piano direttore cantonale. Esso è incluso nella prima tappa realizzativa dei percorsi ciclabili cantonali e regionali del Mendrisiotto (cfr. messaggio governativo n. 6704 del 24 ottobre 2012 per l'attuazione della strategia a favore della mobilità ciclabile [prima tappa]). Ora, proprio perché non tutte le tratte della rete dei percorsi ciclabili del Mendrisiotto e Basso Ceresio sono ancora state realizzate, esse risultano discontinue. Di qui l'interesse pubblico di realizzare la tratta prevista dal contestato progetto nell'ottica di dare continuità alla rete complessiva dei percorsi ciclabili.

4. Le critiche degli insorgenti si concentrano poi sul calcolo della superficie espropriata, ritenuta superiore a quella riportata nella tabella di espropriazione (cfr. in particolare ricorso di RI 1 e RI 2, pag. 4, n. 11: "Ma la censura sostanziale dei ricorrenti verte sulla striscia di terreno del loro fondo di cui si misconosce una formale espropriazione"). RI 4 ne deduce inoltre che l'intero progetto stradale poggia su misurazioni errate e/o imprecise e sia quindi affetto da potenziali errori progettuali. In proposito si osserva quanto segue.

4.1. Come esposto ai considerandi che precedono, davanti a questa Corte sono proponibili, contro la decisione di approvazione del progetto stradale, sia censure riguardanti l'atto pianificatorio in quanto tale, in particolare la conformità delle opere per rapporto alla pianificazione direttrice sovrastante, sia censure riferite alle prescrizioni del diritto edilizio o ambientale concretamente applicabili. Ad eccezione della critica relativa alla pubblica utilità dell'opera, sollevata da RI 3 e appena evasa, i ricorrenti insorgono contro il progetto non tanto per censurarne un difetto tecnico o per chiederne una modifica del tracciato, quanto piuttosto per contestare il calcolo della superficie espropriata, che sarebbe maggiore rispetto a quella prevista nella tabella di espropriazione pubblicata, e quindi a lamentare le conseguenze economiche che il progetto avrà sulle loro proprietà. È vero che RI 4 sostiene pure che l'intero progetto stradale poggerebbe su misurazioni errate e/o imprecise e sarebbe quindi affetto da potenziali errori progettuali. Senonché tali critiche si rivelano prive di fondamento. Infatti se da un lato essa non sostanzia minimamente la tesi secondo cui dall'utilizzo dei piani catastali indicati nella Relazione tecnica (cfr. supra, consid. A.b) deriverebbero potenziali errori progettuali, anche l'affermazione generalizzata secondo cui l'intero progetto stradale poggerebbe su misurazioni errate e/o imprecise risulta priva di riscontri oggettivi, ritenuto peraltro che, salvo RI 3, contro il progetto non sono insorti altri proprietari di fondi toccati dall'opera.

4.2. Ad ogni modo, in sede di risposta la Sezione ha ribadito come il contestato progetto si basa sulle misure catastali ufficiali disponibili al momento della sua pubblicazione, ossia quelle risultanti dal registro fondiario prodefinitivo, e come il piano di espropriazione riprenda tali dati. Giustamente le critiche dei ricorrenti non sono state accolte, in quanto estranee all'oggetto del contendere. Infatti, di principio, non è in sede di progetto stradale ai sensi della Lstr che possono essere messe in discussione le basi catastali su cui esso si fonda. Eventuali contestazioni al riguardo andranno quindi fatte valere se del caso nel quadro della procedura di misurazione ufficiale in atto nel Comune (cfr. Sezione che, in sede di risposta, indica "(...) è in corso la procedura di pubblicazione della misurazione ufficiale definitiva in forma numerica del catasto del Comune di Mendrisio - sez. Genestrerio al fine d'intavolare il registro fondiario definitivo. Tale misurazione è

attualmente in consultazione presso l'ufficio delle bonifiche e del catasto e in seguito verrà pubblicata presso il Municipio di Mendrisio"). Le contestazioni riguardanti l'ampiezza della superficie espropriata andranno invece proposte in sede espropriativa (cfr. STA n. 50.2004.4 del 16 settembre 2004 consid. 2.1 e.2.2, n. 50.2009.13 dell'11 novembre 2011 consid. 3). 5. 5.1. Sulla base delle considerazioni che precedono, i ricorsi devono pertanto essere respinti. 5.2. Dato l'esito, la tassa di giustizia (art. 47 cpv. 1 LPAm) è posta a carico dei ricorrenti, secondo soccombenza. Non si assegnano ripetibili (art. 49 cpv. 1 LPAm). Per questi motivi, dichiara e pronuncia: 1. I ricorsi sono respinti. 2. La tassa di giustizia di complessivi fr. 2'000.- è posta a carico dei ricorrenti nella misura di fr. 1'000.- ciascuno. Agli insorgenti vanno restituiti i rispettivi importi (pari a fr. 500.- ciascuno) versati in eccesso a titolo di anticipo per le presunte spese processuali. 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. della legge sul Tribunale federale del 17 giugno 2005; LTF; RS 173.110). 4. Intimazione a: Per il Tribunale cantonale amministrativo Il vicepresidente La vicecancelliera

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