

TI_GERICHTE 52.2017.503 vom 30. August 2017

TI Tribunale d'appello, 2017-08-30, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_52.2017.503

FR: TI_GERICHTE 52.2017.503 du 30 août 2017

IT: TI_GERICHTE 52.2017.503 del 30 agosto 2017

Regeste

Progetto stradale - installazione di un dissuasore

Erwägungen

E. 1

La competenza del Tribunale cantonale amministrativo è data dall'art. 208 cpv. 1 della legge organica comunale del 10 marzo 1987 (LOC; RL 181.100) e legittimazione attiva di RI 1 è certa (209 lett. a LOC). Il ricorso, tempestivo (art. 68 cpv. 1 della legge sulla procedura amministrativa del 24 settembre 2013; LPAm; RL 165.100), è dunque ricevibile in ordine e può essere evaso sulla base degli atti, senza istruttoria (art. 25 cpv. 1 LPAm).

E. 1.1

la risoluzione del 30 agosto 2017 (n. 3820) del Consiglio di Stato;

E. 1.2

le risoluzioni del 9 gennaio 2017 (n. 25) e del 23 gennaio 2017 (n. 31) del CO 1. 2. Non si preleva la tassa di giustizia; al ricorrente deve essere retrocesso l'importo di fr. 1'000.- che aveva anticipato. 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 presidente
Il vicecancelliere

E. 2

Il Municipio ha fondato la decisione d'installare il dissuasore in parola sull'art. 136 del regolamento comunale del 9 giugno 1994 (RCom), che lo abilita a prevedere interventi di arredo urbano per favorire i percorsi pedonali e il carattere residenziale di talune zone o strade, riservate le disposizioni della legge sulle strade del 23 marzo 1983 (Lstr; RL 725.100). Per quanto concerne invece le modalità con cui è comunque possibile l'accesso, ovvero la possibilità di ottenere la chiave del paletto amovibile, esso non ha indicato su quale norma si baserebbe il provvedimento. In sede di risposta davanti al Consiglio di Stato esso ha comunque precisato di aver inteso disciplinare l'uso accresciuto di un bene amministrativo, qual è la strada in parola, secondo quanto previsto dall'art. 113 RCom ed esercitare le funzioni di polizia locale secondo l'art. 107 cpv. 2 lett. c e lett. d LOC. Tesi condivise dal Governo nella decisione impugnata.

E. 3

Il piano regolatore del Comune di _____ (piano del traffico e delle attrezzature pubbliche, approvato con risoluzione dell'11 gennaio 1984 dal Governo) assegna al citato viottolo la funzione di percorso pedonale (linea verde tratteggiata). L'art. 39 delle norme di attuazione del piano regolatore, nella versione aggiornata e approvata dal Consiglio di Stato con risoluzione del 25 maggio 2011 (NAPR) suddivide questi percorsi in strade pedonali (verde) e sentieri e passi pedonali (tratteggio). Distinguo che, però, non risulta nella citata cartografia. Dall'art. 36 NAPR è comunque possibile comprendere che per quanto riguarda i percorsi tratteggiati all'interno del nucleo in esame per i quali è stato riservato un apposito sedime com'è il caso in concreto, si tratta di strade pedonali. Secondo l'art. 39 cpv. 2 NAPR lungo le strade pedonali, i sentieri e i passi pedonali è ammesso, laddove possibile, anche il transito dei ciclisti. L'uso più restrittivo può essere regolato con misure di polizia.

E. 4.1

In quanto superficie utilizzata da pedoni e (quantomeno sussidiariamente) da veicoli senza motore, il tratto in parola è una strada (art. 1 cpv. 1 dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale del 13 novembre 1962; ONC; RS 741.11) e, poiché è accessibile a una cerchia indeterminata di persone, è inoltre pubblica (art. 1 cpv. 2 ONC; cfr. in questo senso RJN 2012 pag. 285 consid. 2; Hans Giger, SVG Kommentar, VIII ed., Zurigo 2014, n. 6 ad art. 1 LCStr). Ne discende che la circolazione su questo tratto soggiace alla legge federale sulla circolazione stradale del 19 dicembre 1958 (LCStr; RS 741.01) (art. 1 cpv. 1 LCStr).

E. 4.2

La LCStr, che disciplina la circolazione sulle strade pubbliche (art. 1 cpv. 1 LCStr), riserva la sovranità cantonale sulle strade nei limiti del diritto federale (art. 3 cpv. 1 LCStr). Essa permette segnatamente ai Cantoni, con facoltà di delega ai Comuni, di vietare, limitare e disciplinare la circolazione su determinate strade (art. 3 cpv. 2 LCStr), collocando a tal fine i necessari segnali e demarcazioni (art. 5 LCStr). In primo luogo, i Cantoni possono vietare completamente o limitare temporaneamente la circolazione dei veicoli a motore e dei velocipedi sulle strade che non sono aperte al grande transito (art. 3 cpv. 3 LCStr). In secondo luogo, gli stessi possono emanare altre limitazioni o prescrizioni in quanto lo esigano la protezione degli abitanti o di altri ugualmente toccati dall'inquinamento fonico e atmosferico, la sicurezza, l'alleviamento o la disciplina del traffico, la protezione della strada o altre condizioni locali (art. 3 cpv. 4 LCStr).

E. 4.3

Nel Cantone Ticino la competenza di applicare i divieti, le limitazioni e le prescrizioni stabilite dagli art. 3 cpv. 3 e cpv. 4 LCStr è stata affidata al Dipartimento del territorio (art. 1 cpv. 2 e 23 del regolamento della legge cantonale di applicazione alla legislazione federale sulla circolazione stradale e la tassa sul traffico pesante del 2 marzo 1999; RLACS, RL 760.110), il quale ha però la facoltà di delegare ai Comuni le competenze conferitegli in questa materia (art. 3 cpv. 2 della legge di applicazione alla legislazione federale sulla circolazione stradale e la tassa sul traffico pesante del 24 settembre 1985; LALCStr; RL 760.100). In modo particolare, l'Autorità cantonale può delegare ai Municipi la competenza di adottare e pubblicare la segnaletica stradale e di disporre per la sua posa (art. 5 cpv. 1 n. 4 LALCStr). Oltre alle citate competenze delegate, l'art. 5 cpv. 1 n. 1 LALCStr abilita direttamente i Municipi a vietare, limitare o disciplinare la circolazione sulle strade comunali, consortili o private aperte al traffico, secondo quanto previsto dalla LOC o da altre leggi cantonali. Questa norma, tuttavia, conferisce ai Municipi la competenza di agire

soltanto nell'ambito delle funzioni di polizia locale che competono loro in applicazione dell'art. 107 LOC, ovvero, di principio, solo nei casi di necessità che autorizzano a intervenire in virtù della clausola generale di polizia. Non conferiscono invece all'autorità comunale una competenza propria per disciplinare il traffico in applicazione della LCStr (Guido Corti , Le regolamentazioni locali del traffico secondo la legislazione federale sulla circolazione stradale, in: RDAT 1990 pag. 276 segg., pag. 285 seg.).

E. 5

La _____ è una strada aperta al pubblico e, come tale, un bene d'uso comune; pertanto essa rientra nel novero dei beni amministrativi (in senso lato; art. 109 RCom; RDAT I-1993 n. 8). La sua utilizzazione da parte dei privati è quindi retta dal diritto pubblico (RDAT I-1996 n. 5 consid. 2.1.). Anche se saltuario, lo sfruttamento di questa strada per il transito e la sosta di veicoli a motore non solo eccede, ma si pone addirittura in contrasto con la destinazione d'uso prevista dal piano regolatore. Un simile utilizzo configura, pertanto, un cosiddetto uso speciale, ovvero accresciuto, di poca intensità (art. 113 lett. b RCom; cfr. STA 52.2003.363 del 25 marzo 2004 consid. 2.2.). Come tale esso soggiace a preventiva autorizzazione da parte del Municipio (art. 113 lett. b RCom). In tale ottica devono essere considerati gli interessi in gioco e in particolare quello pubblico all'utilizzazione del bene secondo la sua destinazione (art. 113 lett. c, seconda frase RCom). Per l'art. 113 RCom, l'uso speciale dei beni amministrativi è ammissibile solo se è conforme o almeno compatibile con la destinazione generale (lett. a); inoltre l'uso di poca intensità è soggetto ad autorizzazione (lett. b). L'autorizzazione ha una durata massima di un anno, può essere rinnovata in ogni tempo nella forma prescritta per il rilascio, atteso che un impegno preventivo per il rinnovo è nullo (art. 113 lett. d). Infine, per l'uso speciale dei beni amministrativi sono dovute tasse, secondo il regolamento speciale di applicazione (art. 115 RCom).

E. 6.1

In concreto, la decisione del Municipio di posare un paletto all'imbocco della strada pedonale in esame è una semplice misura costruttiva, cui difetta carattere normativo (Christoph J. Rohner , Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Zurigo/San Gallo 2012, § 17, cap. IV pag. 171; cfr. anche: René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, vol. 1, II ed., Berna 2002, n. 68). Essa si limita infatti a garantire il divieto di circolazione agli autoveicoli, già previsto dal piano regolatore. Non configurandosi quale prescrizione locale secondo l'art. 3 cpv. 4 LCStr, essa non necessita di essere decisa e pubblicata (art. 107 cpv.1 dell'ordinanza sulla segnaletica stradale del 5 settembre 1979; OSStr; RS 741.21), ciò che il CO 1, il quale non dispone della delega dipartimentale, non è in ogni caso abilitato a fare.

E. 6.2

La collocazione del paletto non può essere comunque tutelata. Misure costruttive, quali la posa di elementi fissi o mobili sulle strade, devono sempre seguire la procedura prevista dalla Lstr, atteso che nel campo di applicazione di questa legge non ricade solo il permesso per la costruzione delle strade vere e proprie, ma anche la realizzazione di tutte le strutture che insistono sul campo stradale e interferiscono con la circolazione dei veicoli e dei pedoni (art. 3 Lstr; RDAT I-2003 n. 42 consid. 2., II-1993 n. 39). Si tratta dunque della procedura di progetto stradale, che può riguardare strade cantonali (la cui approvazione spetta al Consiglio di Stato, art. 23 cpv. 1 Lstr) o comunali (in questo caso l'incombenza è del

Municipio, art. 34 Lstr). Procedura che nel caso concreto non è stata seguita e che deve esserlo anche nell'ambito della posa di semplice "arredo" stradale, almeno quando questo - com'è il caso concreto - è atto a interferire con la circolazione stradale, intesa in senso ampio. Le ripercussioni della posa di infrastrutture sulla pubblica via deve essere sempre valutata nell'ambito di una procedura autorizzativa, che permetta oltre che il diritto di ricorso, di valutare la reale portata di una misura costruttiva che - al di là dell'apparente banalità - può comunque comportare pericoli per la circolazione.

E. 6.3

Nemmeno la decisione di consegnare una chiave ai proprietari della vinoteca permettendo loro le operazioni di carico e scarico si configura come quale prescrizione locale secondo l'art. 3 cpv. 4 LCStr, che come visto il CO 1 nemmeno potrebbe adottare. L'Esecutivo comunale, infatti, non ha predisposto una regolamentazione generale tesa a disciplinare il traffico lungo la citata strada. Il provvedimento dev'essere qualificato alla fin fine quale autorizzazione accresciuta del suolo pubblico che, come tale, deve però rispettare le condizioni per il suo rilascio, innanzitutto quella di permettere l'utilizzazione conforme all'uso previsto del bene comune. Una simile autorizzazione dev'essere il frutto di una valutazione di tutti gli interessi in gioco eseguita in modo obiettivo e, pertanto, ossequiosa delle libertà costituzionali e dei principi generali del diritto amministrativo, segnatamente dell'interesse pubblico, della proporzionalità e della parità di trattamento (RDAT I-1996 n. 5 consid. 2.1.). In quest'ambito il Municipio dispone di un certo margine di apprezzamento, censurabile davanti al Tribunale unicamente nella misura in cui procede da un eccesso o abuso del suo esercizio (art. 69 cpv. 1 lett. a LPAmM). Ora, la decisione del Municipio non può essere tutelata già solo per il fatto che è stata fissata senza alcuna limitazione temporale (art. 113 lett. d RCom) e, inoltre, non è stata stabilita la tassa (art. 115 RCom). Essa, poi, desta più che una perplessità dal profilo della sicurezza e da quello della fruibilità dell'opera viaria conforme alla sua destinazione pianificatoria, dubbi corroborati proprio da quanto affermato dal Municipio negli atti di causa. La questione, tuttavia, non necessita di essere approfondita oltre. Infatti, al Tribunale risulta che nel frattempo la beneficiaria dell'autorizzazione speciale abbia cessato la propria attività in loco (cfr. _____), di modo che non si giustifica dal profilo dell'economia processuale né permetterle di esprimersi né di vagliare nel dettaglio la questione, retrocedendo gli atti al Governo per istruttoria, siccome ormai essa è divenuta priva d'interesse anche per il ricorrente, il quale intende piuttosto poter conseguire la possibilità di accedere col proprio veicolo alla sua proprietà. Ciò che, però e come visto, presuppone che egli ottenga a sua volta dal Municipio un'autorizzazione per l'uso accresciuto del bene pubblico, tema che esula dall'odierna procedura. Per contro, nella misura in cui l'Autorità ha stabilito che l'utenza può richiedere la chiave del paletto presso la cancelleria in caso di necessità, essa non ha - in realtà - rilasciato autorizzazioni particolari. Si tratta di una semplice indicazione, che come tale nemmeno è suscettibile di impugnativa. Nulla muta al riguardo che essa abbia a titolo esemplificativo indicato i motivi che possono giustificare un'eccezione puntuale al divieto di transito.

E. 7

In base alle pregresse considerazioni, il ricorso nella misura in cui non dev'essere stralciato in quanto divenuto privo d'interesse, è accolto e la risoluzione governativa annullata al pari di quelle del Municipio da essa tutelate. Il Tribunale non preleva la tassa di giustizia (art. 47 cpv. 6 LPAmM) mentre in assenza di patrocinatori non si assegnano ripetibili (art. 49 cpv.

1), ciò che vale per entrambe le sedi di ricorso. Per questi motivi, decide: 1. Il ricorso, nella misura in cui non è stralciato, è accolto. §. Di conseguenza sono annullate:

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