

TI_GERICHTE 52.2020.268 vom 6. Mai 2020

TI Tribunale d'appello, 2020-05-06, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_52.2020.268

FR: TI_GERICHTE 52.2020.268 du 6 mai 2020

IT: TI_GERICHTE 52.2020.268 del 6 maggio 2020

Regeste

Licenza edilizia per uno stabile residenziale

Erwägungen

E. 1.1

La competenza del Tribunale cantonale amministrativo è data dall'art. 21 cpv. 1 della legge edilizia cantonale del 13 marzo 1991 (LE; RL 705.100). I ricorrenti, già vicini opposenti, sono senz'altro abilitati a impugnare il contestato giudizio, di cui sono destinatari (cfr. art. 65 cpv. 1 della legge sulla procedura amministrativa del 24 settembre 2013; LPAm; RL 165.100). Il ricorso, tempestivo (art. 68 cpv. 1 LPAm), è dunque ricevibile in ordine.

E. 1.2

Il giudizio può essere reso sulla base degli atti (art. 25 cpv. 1 LPAm), integrati dalla documentazione pianificatoria acquisita dall'Ufficio della pianificazione locale (cfr. scritto alle parti del 28 ottobre 2021). Non occorre esperire il sopralluogo postulato dai ricorrenti ritenuto che, come si vedrà in appresso (consid. 3), non è in ogni caso dato un sufficiente accesso in diritto .

E. 2

I ricorrenti censurano preliminarmente una violazione del diritto di essere sentito, poiché il Governo non avrebbe trattato tutte le censure da loro sollevate, ignorando la perizia del traffico da loro prodotta, senza nemmeno esperire un sopralluogo. La censura non appare destituita di ogni fondamento (cfr. sull'obbligo di motivazione, tra tante: DTF 142 II 154 consid. 4.2; STA 52.2018.470 del 21 settembre 2020 consid. 2.1), nella misura in cui bisogna dar atto agli insorgenti che la precedente istanza ha effettivamente passato sotto silenzio la perizia del 15 aprile 2019 dello Studio d'ingegneria _____ e _____ (come pure il suo successivo scritto del 18 luglio 2019), che ha vagliato la conformità della strada esistente con le norme VSS, ravvisando diverse criticità dal profilo delle sue caratteristiche e della visibilità e mettendone quindi in discussione la sufficienza dal profilo fattuale. Non occorre comunque soffermarsi oltre su tale aspetto, visto che il gravame deve in ogni caso essere accolto nel merito per i motivi che seguono.

E. 2.2

con rinvii, I-2011 n. 19 consid. 4.1 e rimandi).

E. 3.1

L'autorizzazione a costruire può essere rilasciata solo se il fondo è urbanizzato (art. 22 cpv. 2 lett. b della legge sulla pianificazione del territorio del 22 giugno 1979; LPT; RS 700). Un fondo è urbanizzato solo se dispone, fra l'altro, di un accesso sufficiente ai fini della prevista

utilizzazione (art. 19 cpv. 1 LPT). La nozione di accesso sufficiente attiene al diritto federale, il quale stabilisce tuttavia unicamente principi generali, mentre i requisiti di dettaglio sono eventualmente fissati dal diritto cantonale e comunale (DTF 123 II 337 consid. 5b, 117 Ib 308 consid. 4a; R DAT I-2003 n. 59 consid. 3; André Jomini, in: *Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung*, Zurigo 2010, n. 2, 10 e 19 ad art. 19). L'esigenza di un accesso sufficiente si riallaccia a considerazioni di polizia del traffico, sanitaria e del fuoco. L'accesso deve essere tale da non compromettere la sicurezza della circolazione stradale e la fluidità del traffico. Deve inoltre garantire ai mezzi di soccorso la possibilità di accedere liberamente al fondo. La sufficienza dell'accesso deve essere valutata tenendo conto dell'utilizzazione prevista, segnatamente delle possibilità edificatorie del comparto interessato e delle circostanze concrete (cfr. DTF 127 I 103 consid. 7d, 123 II 337 consid. 5b). L'autorità decidente fruisce in proposito di una certa latitudine di giudizio, censurabile da parte del Tribunale unicamente nella misura in cui perfezioni gli estremi della violazione del diritto (art. 69 cpv. 1 lett. a LPAm; DTF 121 I 65 consid. 3a). La sufficienza dell'accesso deve di massima essere assicurata sia di fatto, sia di diritto al momento del rilascio del permesso (cfr. DTF 127 I 103 consid. 7d; RtiD I-2011 n. 39 consid.).

E. 3.2

In concreto, come visto in narrativa, lo stabile progettato sarà accessibile dalla strada comunale esistente (part. _____), larga ca. m 3.40 e lunga ca. 50 m, che sfocia sulla perpendicolare strada cantonale (via _____). I ricorrenti contestano la sufficienza di tale accesso, che il Governo ha ammesso non solo dal profilo fattuale, ma anche giuridico, sottolineando in particolare la funzione di servizio assegnatale dal PR. A torto. La strada in questione, contrariamente a quanto ritenuto dall'Esecutivo cantonale e precedentemente indicato dal Municipio (appoggiandosi al piano del traffico approvato con ris. gov. n. 3405 del 9 luglio 2002: cfr. licenza edilizia pag. 5 ad a5 e risposta al Governo pag. 7) non è infatti una strada di servizio a prevalenza pedonale, ma una strada pedonale. Ne dà chiaramente atto la documentazione pianificatoria acquisita agli atti dal Tribunale, in particolare il vigente piano del traffico, scaturito dalla variante del piano regolatore approvata il 17 dicembre 2013 (ris. gov. n. 6761; cfr. scritto dell'Ufficio della pianificazione locale del 20 ottobre 2021). Per quanto qui interessa, tale variante ha rivisto le categorie delle strade di servizio a priorità veicolare e quelle a priorità pedonale, accorpandole in un'unica categoria: le strade di servizio. Ha inoltre rivalutato la classificazione di vari tratti, individuandone in particolare alcuni che ha attribuito alla categoria delle strade pedonali (cfr. rapporto di pianificazione del 26 ottobre 2011, pag. 19 e 21); tra questi, la strada in questione, che il piano regolatore qualificava in precedenza quale strada di servizio a priorità pedonale (cfr. piani del traffico approvati nel 2002 e nel 2013). In sede di approvazione (ris. gov. n. 6761 citata, pag. 14), l'Esecutivo cantonale ha invero osservato come l'attribuzione di un tratto viario a strada pedonale escludesse a priori un concetto di contenzione. Pur avallando la rielaborazione del piano del traffico, aveva quindi invitato l'autorità comunale a riflettere sulle scelte operate, che avrebbero semmai potuto essere riviste mediante una variante di PR. Dagli atti risulta che tale invito - perlomeno per la strada in questione - non ha tuttavia dato luogo a ulteriori modifiche del PR. A livello pianificatorio, il tracciato in questione è quindi una strada pedonale e non una strada di servizio a prevalenza pedonale, come erroneamente assunto dal Governo. Classificazione, questa, che non può essere rimessa in discussione in questa sede, non essendo peraltro ravvisabile, né fatta valere, alcuna delle ipotesi che permettono a titolo eccezionale un controllo incidentale del PR in sede di

applicazione concreta (cfr. DTF 131 II 103 consid. 2.4.1; STF 1C_20/2019 dell'11 dicembre 2019 consid. 3.4 e rinvii). Ferma questa premessa, la sua funzione non può di riflesso che essere quella di strada riservata all'esclusiva circolazione dei pedoni. Ciò risulta anzitutto - oltre che dalle predette considerazioni del Governo in sede di approvazione della variante di PR - dall'art. 43 NAPR, il quale distingue le strade secondo la loro funzione, differenziando le superfici di circolazione veicolare (autostrade, strade principali, di servizio e di raccolta; cpv. 2) da quelle di circolazione pedonale (strade pedonali; sentieri e passi pedonali, cfr. cpv. 3; cfr. pure il previgente art. 43 cpv. 2 NAPR 2002, che annoverava invece le strade di servizio a priorità pedonale tra quelle di circolazione veicolare). Lo conferma inoltre il citato rapporto di pianificazione, da cui si deduce che le strade di servizio a priorità pedonale (in cui era permesso anche un limitato transito di veicoli) sono state accorpate in quelle di servizio (cfr. pag. 19). È inoltre avvalorato dal vecchio art. 5 Lstr (che nella versione ancora in vigore al momento dell'elaborazione della variante di PR, esplicitava chiaramente le diverse funzioni delle strade), conformemente alla giurisprudenza in materia: le strade pedonali, i sentieri e le vie ciclabili servono infatti solo alla circolazione dei pedoni rispettivamente dei ciclisti, mentre l'accesso (veicolare) ai fondi è assicurato dalle strade di servizio e in subordine, se lo scopo di raccogliere e distribuire il traffico e di garantire i collegamenti locali non è pregiudicato, dalle strade di raccolta (cfr. STA 52.2010.172 del 12 ottobre 2010 consid. 4.2.1, in RtiD I-2011 n. 19; cfr. anche le Linee guida cantonale, Piano dell'urbanizzazione - Programma di urbanizzazione, Supporto per l'allestimento, dicembre 2014, pag. 19 seg.; inoltre, per le strade pedonali, cfr. pure l'art. 43 cpv. 1 della legge federale sulla circolazione stradale del 19 dicembre 1958; LCStr; RS 741.01). Ne discende che, in quanto riservata alla sola circolazione dei pedoni, la strada in questione non può essere considerata alla stregua di un accesso sufficiente dal profilo giuridico. Per principio le strade pedonali e i sentieri non soddisfano infatti il requisito dell'accesso sufficiente - in diritto - posto dall'art. 19 cpv. 1 LPT (cfr. STA 52.2010.172 citata consid. 4.2.1, 52.2000.142 del 17 agosto 2000 consid. 4.2 confermata da STF 1P.600/2000 del 29 agosto 2001). Resta riservata l'ipotesi - qui come visto non data - in cui, a livello pianificatorio, al percorso pedonale venga assegnata anche la funzione di assicurare l'accesso ai fondi, aprendolo a un traffico veicolare limitato (cfr. anche art. 17 cpv. 2 della legge sui percorsi pedonali ed i sentieri escursionistici del 9 febbraio 1994; LCPS; RL 726.100; STA 52.2010.172 citata consid. 4.2.1; cfr. pure Linee guida citate, pag. 20). Entro questi termini, non si può peraltro neppure affermare che il nuovo accesso al fondo part. _____ dalla strada comunale sia conforme all'art. 48 cpv. 1 Lstr: questa norma permette infatti la formazione di accessi ai fondi solo se è compatibile con la destinazione della strada ; ciò che qui non risulta. Già solo per questi motivi, la licenza censurata e la decisione governativa che la conferma non possono essere tutelate.

E. 3.3

Dato l'esito, non mette conto di chinarsi sul quesito della sufficienza dell'accesso dal profilo fattuale ai sensi dell'art. 19 cpv. 1 LPT. Certo è in ogni caso che, contrariamente a quanto indicato dal Municipio (sua risposta pag. 4), tale aspetto non è evidentemente già stato affrontato in sede di pianificazione . Se e in che misura le diverse difformità con le norme VSS 640 045, 640 050 e 640 273 (frattanto sostituite dalle VSS 40 045, 40 050 e 40 273a, edizioni 2019) rilevate dalla citata perizia dello Studio d'ingegneria _____ e _____ (quali l'impossibilità d'incrocio, l'assenza di visibilità dello sbocco sulla strada cantonale [su cui l'autorità dipartimentale non si è peraltro nemmeno espressa, cfr. avviso cantonale n. 107158 pag. 5 e risposta UDC al Governo], ecc.) siano tali da far apparire

l'accesso insufficiente anche in fatto è quindi questione che può rimanere aperta. A maggior ragione se si considera che, nelle circostanze concrete, tale valutazione avrebbe richiesto anche una visita dei luoghi. In generale va comunque ricordato che le norme VSS non sono regole di diritto stringenti, ma assimilabili a direttive che riflettono lo stato attuale della tecnica e le concezioni generalmente riconosciute in materia di pianificazione stradale e urbanistica e aiutano a orientare l'apprezzamento (cfr. STA 52.2017.178 del 9 agosto 2018 consid. 3.1 e rinvii). Nell'ambito della valutazione della sufficienza di un accesso, non vanno pertanto applicate in modo schematico e rigido, ma in funzione delle circostanze concrete e conformemente ai principi generali del diritto, segnatamente quello di proporzionalità (cfr. STF 1C_589/2020 del 25 marzo 2021 consid. 3.1, 1C_341/2018 del 16 gennaio 2019 consid. 2.1, 1C_275/2017 del 18 gennaio 2018 consid. 2, 1C_225/2017 del 16 gennaio 2018 consid. 4.1).

E. 4.1

Sulla base delle considerazioni che precedono, il ricorso è accolto. Di conseguenza, sono annullati il giudizio governativo, come pure la licenza edilizia che conferma.

E. 4.2

Dato l'esito, la tassa di giustizia (art. 47 cpv. 1 LPAm) è posta a carico dell'istante in licenza, il quale rifonderà ai ricorrenti un'adeguata indennità a titolo di ripetibili per entrambe le sedi di giudizio (art. 49 cpv. 1 LPAm). Per questi motivi, decide: 1. Il ricorso è accolto. Di conseguenza, sono annullate: 1.1. la decisione del 6 maggio 2020 (n. 2272) del Consiglio di Stato; 1.2. la licenza edilizia del 20 marzo 2019 rilasciata dal Municipio di Mendrisio a CO 1. 2. La tassa di giustizia di fr. 1'800.- è posta a carico di CO 1, il quale è tenuto a rifondere ai ricorrenti complessivi fr. 3'000.- a titolo di ripetibili per entrambe le sedi di giudizio. Agli insorgenti va retrocesso l'importo versato a titolo di anticipo. 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 II

vicepresidente

La vicecancelliera

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