

TI_GERICHTE 52.2021.147 vom 24. Februar 2021

TI Tribunale d'appello, 2021-02-24, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_52.2021.147

FR: TI_GERICHTE 52.2021.147 du 24 février 2021

IT: TI_GERICHTE 52.2021.147 del 24 febbraio 2021

Regeste

Progetto stradale per la moderazione del traffico e una fermata del bus (confermato dal TF, STF 1C_293/2024 del 12 agosto 2024)

Erwägungen

E. 1.1

Obiettivi). Fermo tutto quanto premesso, è possibile concludere che - stante anche la particolare situazione del luogo - il progetto in esame non ostacola le normali condizioni di circolazione e si pone tutto sommato ancora in sintonia con la funzione di strada di collegamento di via _____.

E. 1.2

Il giudizio può essere emanato sulla base degli atti, senza istruttoria (art. 25 cpv. 1 LPAmM). Infatti, la situazione dei luoghi e dell'oggetto delle contestazioni emerge con sufficiente chiarezza dall'incarto, che contiene anche esauriente documentazione fotografica, prodotta pure dal ricorrente stesso. A torto quest'ultimo pretende che solo un sopralluogo permetterebbe di comprendere la reale conformazione del percorso stradale con i limiti di visibilità, dimensioni reali degli spazi e lo svolgimento della circolazione veicolare e pedonale. Tutti aspetti che, oltre che dal complesso delle tavole processuali, possono essere inoltre validamente valutati sulla base delle vedute aeree di Swisstopo così come delle viste Google. Procedendo a una valutazione anticipata delle prove (DTF 140 I 285 consid. 6.3.1, 137 III 208 consid. 2.2, 134 I 140 consid. 5.2, 130 II 425 consid. 2.1) la richiesta di sopralluogo va dunque respinta. Per gli stessi motivi, da respingere pure la tesi secondo cui il Governo, non procedendo a una visita dei luoghi, avrebbe disatteso il diritto di essere sentito dell'insorgente e operato un accertamento arbitrario dei fatti. A tal proposito occorre poi precisare che i fatti notori, ossia informazioni che beneficiano di un'impronta ufficiale, facilmente accessibili e provenienti da fonti non controverse, non devono di massima essere provati (DTF 143 IV 380 consid. 1, STF 2C_201/2020 del 18 settembre 2020 consid. 4.2 e seg.). In concreto, gli elementi di cui il Governo ha fatto uso riguardano immagini satellitari estrapolate da Google Maps, Google Street View e dal sistema di informazione fondiaria del Cantone Ticino (SIFTI), dove quest'ultimo sito fornisce informazioni su dati di base e pianificazione, natura, ambiente e popolazione della zona interessata. Per la loro accessibilità, provenienza e contenuti, i dati di questi siti si possono qualificare come notori, come peraltro già stabilito anche dal Tribunale federale (cfr. al riguardo: STF 1C_593/2020 del 12 maggio 2021 consid. 2.1, 1C_582/2018 del 23 dicembre 2019, consid. 2.4, 1C_382/2015 del 22 aprile 2016 consid. 6.5).

E. 2.1

L'art. 9 Lstr stabilisce che la costruzione delle strade cantonali è di competenza del Consiglio di Stato (cpv. 1). Ai Comuni e ad altri enti pubblici, prosegue la norma (cpv. 2), può essere delegato, con il loro accordo, la progettazione, la pubblicazione e la realizzazione di opere stradali cantonali; per queste opere è applicabile la procedura di progetto stradale comunale di cui agli art. 30 e seguenti. Nel caso della costruzione di una strada pubblica da parte di un comune, questa procedura sostituisce quella usuale del rilascio del permesso di costruzione (RDAT II-1993 n. 36 consid. 6.2.).

E. 2.2

Secondo l'art. 30 cpv. 1 Lstr, approvati i crediti necessari e i relativi piani di finanziamento, l'Esecutivo comunale dà avvio alla procedura d' approvazione del progetto stradale comunale . Il municipio pubblica il progetto - che deve indicare quanto precisato agli art. 10 cpv. 2 lett. a e lett. b Lstr e corredato dagli atti elencati all'art. 17 cpv. 1 Lstr (cfr. art. 30 cpv. 2 e 3 Lstr) - per trenta giorni, durante i quali chiunque abbia interesse può prenderne conoscenza e, nel medesimo termine, presentare opposizione (art. 32 cpv. 1 Lstr combinato ai disposti art. 31 cpv. 1 e 20 cpv. 1 Lstr). Chi non fa opposizione è escluso dal seguito della procedura (art. 20 cpv. 2 combinato con l'art. 31 cpv. 1 Lstr).

E. 2.3

La procedura del progetto stradale comunale ha come obiettivo l'attuazione del piano in un singolo caso. Di conseguenza, le autorità (di approvazione o di ricorso) sono in primo luogo chiamate a verificarne la conformità con il piano regolatore (RDAT II-1993 loc. cit .). Per il resto, i comuni sono fundamentalmente autonomi in materia, limitati soltanto dalle disposizioni contenute nell'art. 6 Lstr, che fissa i principi della concezione delle strade, e dal divieto d'arbitrio (STA DP 77/89-25/90 del 14 maggio 1990 consid. 3.2). È invece escluso che tramite una domanda di costruzione possa essere modificata la pianificazione, riservato il caso di differenze entro limiti contenuti e per fondati motivi (cfr. RDAT II-1993 loc. cit .; inoltre, in termini più generali, RDAT I-1999 n. 22 consid. 2.2). In quest'ordine d'idee, l'art. 33 Lstr stabilisce che non sono ammesse opposizioni su oggetti già decisi con l'approvazione dei piani regolatori e, in particolare, sulla pubblica utilità (cpv. 1). Sfuggono pertanto all'esame del Tribunale, nell'ambito di questa procedura, tutti gli aspetti già definiti nel piano d'utilizzazione che, in applicazione del principio del parallelismo delle forme, sono emendabili unicamente mediante norme di pari rango e secondo la procedura prevista per la sua adozione (art. 41 cpv. 2 LALPT; art. 33 cpv. 2 LST). Il potere d'esame del Tribunale cantonale amministrativo nell'evadere i ricorsi contro i progetti stradali comunali è, pertanto, limitato alla verifica della legittimità della decisione e non può estendersi a un sindacato d'opportunità della stessa (art. 69 cpv. 2 LPAm).

E. 3

In via preliminare, occorre rilevare che l'oggetto della presente procedura riguarda unicamente gli interventi delegati dal Governo al Comune di CO 1 con risoluzione del 2 ottobre 2019 (n.4806) di cui al progetto stradale del 9 agosto 2019, allestito dallo Studio d'ingegneria _____, e meglio descritto in narrativa (cfr. supra , C). Il credito di 15 milioni di franchi, a cui fa riferimento il ricorrente, non è stato concesso per la moderazione del traffico del (solo) quartiere di _____. Tale, rilevante importo è, invece, stato stanziato con decreto legislativo del 22 febbraio 2016 dal Gran Consiglio per gli interventi di miglioria stradale a favore della sicurezza di tutti gli utenti, all'interno e fuori abitato, per il periodo 2016-2019 (BU 2016, 206), a beneficio di tutte le regioni del Cantone . Fatta

questa premessa, risulta quindi infondata la critica mossa al Governo di aver arbitrariamente ristretto l'oggetto del contendere.

E. 4

Entrando ora nel merito della vertenza, deve dapprima essere affrontato il quesito di sapere se il progetto approvato dal Municipio è conforme alla pianificazione, segnatamente se esso è coerente con la funzione di strada cantonale di collegamento.

E. 4.1

Le strade di collegamento hanno la funzione di assicurare il collegamento tra località (cfr. Linea guida cantonale, Piano dell'urbanizzazione/Programma di urbanizzazione, Bellinzona 2014, pag. 19; Manuale per la redazione dei piani del traffico, Canobbio 2002, pag. 9). Secondo la guida cantonale Concezione dello spazio stradale all'interno delle località - Dimensionamento, moderazione, arredo e segnaletica del gennaio 2017 (Guida cantonale), di principio le autostrade, le strade principali e le strade di collegamento sono orientate al traffico. Il capitolo A.4 illustra i principi di intervento ammessi su questo tipo di strade, tra cui le misure di moderazione e arredo urbano allo scopo di riqualificare lo spazio stradale, migliorare la sicurezza generale, in particolare per la mobilità lenta, e favorire la qualità di vita e la fruibilità del tessuto edificato adiacente, senza con ciò ostacolare le normali condizioni di circolazione (pag. 3). Queste strade, nonostante siano orientate al traffico e dunque con la funzione di garantire la circolazione privata e pubblica nelle migliori condizioni di sicurezza, devono comunque tenere conto delle esigenze di tutti gli utenti della strada, pedoni e due ruote comprese. Le ordinanze amministrative, come la predetta direttiva, non costituiscono norme giuridiche (DTF 121 II 478 consid. 2b). Non stabilendo alcun diritto od obbligo per i cittadini, esse obbligano unicamente le autorità subordinate a quella che le ha rilasciate, al fine di regolarne il comportamento interno. Le direttive sono perciò vincolanti per l'amministrazione, ma non per il giudice, il quale può farvi ricorso nei casi in cui concernono questioni di ordine tecnico o se servono a precisare il contenuto di nozioni contemplate da leggi e ordinanze, nella prospettiva di assicurarne un'applicazione uniforme nei confronti degli amministrati (DTF 127 V 57, 122 V 19; Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, VIII ed., Zurigo/San Gallo 2020, n. 81 segg.).

E. 4.2

In concreto, il contestato progetto stradale presenta una duplice valenza: esso si prefigge di creare una zona di attesa sicura per gli utenti dell'AutoPostale e nel contempo, mediante il restringimento della carreggiata, indurre i conducenti dei veicoli a motore a moderare la velocità nel quartiere di _____. Queste misure, su una strada orientata al traffico e percorsa a doppio senso di marcia, garantiscono la vivibilità per i suoi fruitori, anche quelli più deboli e una migliore sicurezza all'interno del quartiere. Le condizioni di visibilità reciproca tra i veicoli in corrispondenza dell'intervento, secondo le norme edite dall'Unione dei professionisti svizzeri della strada (VSS 640 090b), sono rispettate, se si considera che a una velocità di 50 km/h è previsto uno spazio visibile minimo di 50 m (cfr. Relazione tecnica 9 agosto 2019, pag. 6). Inoltre, l'intervento comporta anche una riduzione della velocità dei veicoli, sicché le esigenze di visibilità saranno ulteriormente garantite. Per quanto attiene al restringimento della carreggiata a una larghezza di 4.20 m nel punto più stretto (per una lunghezza di 12.70 m), esso deriva dalla volontà di ricavare un'area d'attesa sicura per gli utenti dei mezzi pubblici; posto in corrispondenza della scalinata pubblica,

accresce anche la sicurezza dei pedoni che intendono attraversare la carreggiata. Il calibro in parola comporterà, di fatto, che il transito sia di principio possibile a un solo veicolo per volta, posto che lo spazio minimo per l'incrocio di due veicoli leggeri a una velocità inferiore ai 30 km/h sarebbe, infatti, 4.40 m, stando alle norme edite dall'Unione dei professionisti svizzeri della strada relativo ai profili geometrici tipo (norma VSS 640 201), cui comunque la giurisprudenza riconosce la valenza di semplici direttive e non di norma edilizia vincolante (cfr. RDAT I-1995 N. 39c 2.2.). Il sorpasso di ciclisti da parte di veicoli leggeri sarebbe comunque garantito, anche laddove la strada dovesse contare su una presenza importante di questi utenti (Guida cantonale, cap. B.2, pag. 2). Tutto sommato, ancorché la citata norma VSS suggerisca un calibro minimo di 4.30 m, anche il sorpasso di biciclette da parte di veicoli pesanti appare ancora possibile. Durante la sosta dei mezzi pubblici, le biciclette in provenienza da valle potranno dunque proseguire senza interruzione il loro percorso. Va da ultimo considerato che quanto previsto si configura come un intervento puntuale su di breve tratto (18.30 m complessivi). Non vi sono poi indizi che lascino prevedere un aumento del volume del traffico suscettibile di compromettere in qualche modo gli scopi dell'intervento; né esso è atto a influire sui volumi di transito. L'intervento è in linea con gli orientamenti comunemente ammessi in tema di opere stradali intesi a offrire all'utenza pedonale la protezione consentita dalle circostanze nell'ottica di una rivalorizzazione complessiva del ruolo sociale della strada quale spazio destinato a una coabitazione pacifica (cfr. Guida cantonale, A.1,

E. 5

Resta da esaminare se il progetto risulta rispettoso dei principi di interesse pubblico e proporzionalità.

E. 5.1

In linea generale, è pubblico l'interesse che coinvolge la generalità dei cittadini o una sua frazione significativa e che compete al potere pubblico promuovere nell'esercizio delle sue funzioni. L'interesse pubblico a un provvedimento di pianificazione del territorio è, pertanto, segnatamente dato quando la sua adozione corrisponde a un bisogno importante, chiaramente avvertito dalla collettività. Tale interesse deve prevalere sui contrapposti interessi pubblici e privati in gioco (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^a ed., Cadenazzo 2002, n. 558-594). Il principio della proporzionalità esige invece che le restrizioni della proprietà siano idonee a raggiungere lo scopo d'interesse pubblico desiderato (regola dell'idoneità), che tra i diversi provvedimenti a disposizione per conseguire tale scopo venga scelto quello che lede in misura minore gli interessi del proprietario (regola della necessità), infine che sussista un rapporto ragionevole tra lo scopo d'interesse pubblico perseguito e i mezzi utilizzati (regola della proporzionalità in senso stretto; RDAT II-2000 n. 75 consid. 5b con rinvii; Zen-Ruffinen / Guy-Ecabert, op. cit., n. 103-106; SCOLARI, op. cit., n. 595-610).

E. 5.2.1

In concreto, l'ubicazione della fermata non presta fianco a critiche, ritenuto che essa sarà vicina al bacino di utenza, in prossimità della scalinata che conduce al nucleo posto a monte; essa ricalca del resto quella già esistente. Come visto, essa permette poi di migliorare non solo la situazione degli utenti del mezzo pubblico, ma anche dei pedoni che

intendono attraversare la strada; in particolare quelli provenienti dall'abitato non si troveranno direttamente sul ciglio stradale e il tratto di attraversamento si riduce sensibilmente. Non vi è dubbio che queste misure dalla duplice valenza, situandosi in un'area a maggiore densità abitativa (zona dei nuclei vecchi), migliorino la vivibilità dei residenti e dunque anche dello stesso ricorrente. Il progetto costringe poi a rinunciare a pericolosi sorpassi dell'AutoPostale durante le soste. Da notare poi che queste sono di numero contenuto. Per la linea 448 è infatti prevista una cadenza oraria in settimana, mentre nel fine settimana ogni due ore (salvo determinati orari nell'arco della giornata in cui non circola del tutto). Per quanto concerne le persone con disabilità motoria, il progetto tiene conto delle esigenze di questi utenti, in particolare laddove l'area di sosta presenta una bordura inclinata essa risulta loro accessibile. Esso si pone dunque in linea con gli scopi della legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili del 13 dicembre 2002 (LDis; RS 151.3). Certo, non potendo far capo all'accesso attraverso la scalinata, questi utenti dovranno percorrere comunque un breve tratto stradale in provenienza dal nucleo. Ma ciò non giustifica ancora l'annullamento del progetto. Va, infatti, ancora una volta ricordato che il progetto comporta una moderazione del traffico, a vantaggio di tutte le categorie di utenti e che anche le persone con disabilità motoria beneficeranno di maggiore sicurezza grazie alla riduzione della velocità e, inoltre, non dovranno più attendere i mezzi pubblici sul campo stradale. Sempre in relazione a questa tipologia di utenza, le norme VSS 640 075 Spazio di circolazione senza ostacoli, prevedono, in caso di bordure con un'altezza pari a 16 cm, come quelle in esame, una larghezza minima del marciapiede di 230 cm, potendo questa essere eccezionalmente ridotta a 200 cm in determinati casi (utilizzo della rampa mobile con pendenza minore o uguale al 6%; cfr. linee guida cantonali Concezione delle fermate del trasporto pubblico su gomma del dicembre 2017, capitolo 7., pag. 24). Anche nell'ipotesi in cui si dovesse desumere una lieve riduzione della larghezza del marciapiede, che nel caso specifico raggiunge i 210 cm, non si giustifica l'annullamento del progetto, ritenuto che le suddette direttive, non avendo valenza di norma edilizia vincolante, non possono pertanto essere applicate schematicamente o vanificare o rendere più gravosa l'interpretazione del diritto, ma vanno adeguate al singolo caso, rispettandone le peculiarità (STA 52.1998.49 del 10 gennaio 2000 consid. 3.1). Infatti, una maggiore estensione del marciapiede a discapito del calibro stradale comporterebbe l'impossibilità per i ciclisti di percorrere il tratto in presenza dell'AutoPostale, oltre a non essere più conciliabile con la funzione che la strada è tenuta ad assolvere. Per contro, un ulteriore restringimento del marciapiede a vantaggio del campo stradale non consentirebbe l'impiego di una rampa mobile per le persone con disabilità motorie. Considerate le peculiarità del caso di specie, questo Tribunale ritiene che la fermata sia conforme agli obiettivi di qualità suggeriti dalle citate direttive. Da ultimo, ma non per importanza, il contestato progetto, oltre ad incontrare il beneficio di tutti gli utenti precedentemente accennati, soddisferà anche un considerevole numero di fruitori giornalieri medi del trasporto pubblico e pari a 121 fruitori giornalieri per la fermata _____ (cfr. https://_____). Tutti questi elementi, permettono di concludere che il progetto è manifestamente sorretto da molteplici, importanti interessi pubblici.

E. 5.2.2

Il progetto, che come visto in precedenza, interessa soltanto un breve tratto della strada, si situa laddove più indicato per perseguire gli scopi descritti in narrativa: esso avviene in prossimità del bacino di utenza dell'AutoPostale e nell'abitato di _____ (zona nuclei vecchi). Lo stesso, essendo quindi limitato a quanto è strettamente necessario all'esecuzione

adeguata dell'intervento, costituisce un idoneo mezzo per la moderazione della circolazione, che non viene eccessivamente ostacolata, e garantisce migliori condizioni di sicurezza. Uno spostamento della fermata per il trasporto pubblico in prossimità del posteggio pubblico, come proposto dal ricorrente - oltre a non avere alcun influsso sulla moderazione della velocità, posto che la fermata andrebbe a posizionarsi fuori dalla carreggiata - sarebbe impraticabile in quella zona a causa dei ridotti spazi di manovra e delle difficoltà a effettuare le bordure conformemente alle citate disposizioni (cfr. risposta dell'ASCo, ad 2). A tutto ciò si aggiunga che l'AutoPostale in arrivo da Maglio di Colla in direzione di Tesserete dovrà forzatamente invadere la corsia opposta in caso di fermata con tutti i rischi che ciò comporta, senza dimenticare il limite generale di 50 km/h e il suo rientro difficoltoso nella circolazione. Tutti questi elementi permettono di concludere che l'intervento è anche conforme al principio di proporzionalità.

E. 6

Nell'impugnativa il ricorrente manifesta la sua preoccupazione per gli effetti che il progetto avrà sui muri della sua proprietà confinante con la strada in oggetto, nonché sulle strutture di sostegno a valle della strada, le quali già oggi presentano evidenti criticità.

E. 6.1

Come correttamente stabilito dal Governo, sarà il conducente che occupa la metà della carreggiata su cui si trova l'ostacolo a dover lasciare la precedenza al traffico in senso inverso (art. 9 cpv. 1 dell'Ordinanza sulle norme della circolazione stradale del 13 novembre 1962; ONC; RS 741.11). Pertanto i veicoli in arrivo da Tesserete, inclusi quelli pesanti, non sosterranno davanti alla proprietà del ricorrente. Gli unici veicoli che si fermeranno nei pressi della proprietà saranno quelli in attesa della partenza dell'AutoPostale, ciò che comunque avverrà (come visto) in limitate occasioni. Con tutto ciò, le censure del ricorrente si rivelano infondate. Neppure la perizia da lui prodotta davanti al Governo permette di concludere diversamente, ritenuto che essa ipotizza, in via del tutto generica, che lo spostamento di tutto il traffico sulla corsia a valle (nei pressi dell'abitazione del ricorrente) possa in qualche modo mettere a repentaglio la sicurezza delle strutture di sostegno della strada, senza tuttavia analizzare tutti i fattori che possono aver provocato la formazione di crepe sui manufatti fotografati. Ora, come rettamente sottolineato dall'ASCo davanti al Governo, il progetto non modifica le limitazioni di transito in essere né viene modificata la struttura portante della strada, né vi è motivo di ritenere che le vibrazioni del traffico pesante supereranno i valori attuali. Da notare, poi, che la perizia nemmeno tiene conto del fatto che l'intervento comporterà anche una riduzione della velocità di transito.

E. 6.2

Il fatto che la zona in esame sia interessata da scivolamento permanente (con grado basso) non permette di menomare il pubblico interesse del progetto. Esso infatti non comporta una modifica sostanziale dell'uso e della funzione della strada in oggetto né tanto meno delle limitazioni del traffico in vigore, al punto da ingenerare ripercussioni nuove sulla gestione dello stesso e suscettibili in qualche modo di intaccare la sicurezza dell'agglomerato. L'iniziativa comporta unicamente degli interventi di miglioria dettati da esigenze di qualità e di sicurezza (cfr. art. 36 cpv. 2 Lstr). Si tratta infatti di opere minori, prevalentemente intese a perfezionare la qualità della strada, senza modificarne l'aspetto e la destinazione e la cui incidenza, dal punto di vista economico, è ridotta a dimensioni modeste rispetto alla

situazione esistente (Davide Socchi , Commento alla nuova legge sul coordinamento delle procedure e alla revisione della legge sulle strade, in: RtiD I/2007 pag. 275 segg., 346).

E. 7

Non trovano migliore sorte le critiche sollevate dal ricorrente e legate al regolare transito di veicoli (soprattutto quelli pesanti), nel caso in cui si dovesse procedere con la posa di ponteggi durante i lavori di ristrutturazione della sua abitazione. La funzione delle strade pubbliche o aperte al pubblico è quella di permettere la circolazione dei veicoli a motore, dei veicoli senza motore e dei pedoni e non quella di consentire la posa di ponteggi (cfr. art. 2 cpv. 1 Lstr). L'accoglimento di simile censura metterebbe difatti in forse la realizzazione della maggior parte delle opere pubbliche già per il fatto che potrebbe essere invocata da ogni proprietario del fondo confinante con la strada. In quest'ottica le critiche si rivelano pretestuose. Sia come sia, per quanto attiene alla misura delle impalcature e dello spazio libero restante, si rinvia alle pertinenti considerazioni esposte dalla precedente istanza.

E. 8

In definitiva, in esito a tutte le considerazioni precedentemente esposte, dal profilo dei principi di concezione delle strade e di cui all'art. 6 Lstr, il progetto stradale merita tutela.

E. 9

Da respingere infine la censura riferita all'entità della tassa di giustizia, che il Governo ha fissato in fr. 600.-. Ricordato come la tassa di giustizia debba rispettare il principio dell'equivalenza e quello della copertura dei costi, desunti entrambi dal principio della proporzionalità (art. 47 cpv. 1 LPAmM; DTF 109 II 478 consid. 3), e tenuto conto dell'ampio potere di apprezzamento di cui dispone l'autorità amministrativa o giudiziaria (che può essere censurato solo in caso di eccesso o abuso; cfr. art. 69 cpv. 1 lett. a LPAmM; cfr. STA 52.2021.344 del 7 marzo 2022 consid. 6), in concreto la tassa applicata dal Consiglio di Stato, oltre che a posizionarsi ampiamente nella fascia bassa della forchetta compresa tra fr. 100.- e fr. 5'000.- prevista dall'art. 47 cpv. 1 lett. a LPAmM, appare del tutto rispettosa dei citati principi. Essa non risulta sproporzionata per rapporto all'ampiezza e alla difficoltà della causa e del dispendio di tempo occasionato all'Autorità inferiore dall'evasione della pratica. La commisurazione della controversa tassa di giustizia da parte del Governo non procede quindi da un esercizio scorretto, in quanto abusivo, del suo potere di apprezzamento e deve quindi essere tutelata.

E. 10

Sulla scorta delle considerazioni che precedono, il ricorso deve essere pertanto respinto con conseguente conferma della decisione impugnata. La tassa di giustizia è posta a carico dell'insorgente soccombente (art. 47 cpv. 1 LPAmM). Non si assegnano ripetibili (art. 49 cpv. 1 LPAmM). Per questi motivi, decide: 1. Il ricorso è respinto. 2. La tassa di giustizia di fr. 1'500.-, già anticipata dal ricorrente, resta a suo carico. 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 La presidente
La cancelliera

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