

TI_GERICHTE 52.2022.303 vom 24. August 2022

TI Tribunale d'appello, 2022-08-24, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_52.2022.303

FR: TI_GERICHTE 52.2022.303 du 24 août 2022

IT: TI_GERICHTE 52.2022.303 del 24 agosto 2022

Regeste

Licenza edilizia per l'ampliamento di un'area di parcheggio

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). Certa è la legittimazione attiva dell'insorgente, opponente e destinatario del giudizio governativo contestato (art. 21 cpv. 2 LE; art. 65 cpv. 1 della legge sulla procedura amministrativa del 24 settembre 2013; LPAmM; RL 165.100). Il ricorso, tempestivo (art. 68 cpv. 1 LPAmM), è dunque ricevibile in ordine.

E. 1.2

Il giudizio può essere reso sulla base degli atti, senza istruttoria (art. 25 cpv. 1 LPAmM). A una valutazione anticipata (cfr. DTF 141 I 60 consid. 3.3), il sopralluogo sollecitato dal ricorrente non appare idoneo ad apportare ulteriori elementi rilevanti ai fini della decisione. La situazione dei luoghi e dell'oggetto della contestazione emerge infatti con sufficiente chiarezza dai piani e dalle diverse fotografie agli atti.

E. 2

lett. b della legge federale 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; RDAT I-2003 n. 59 consid. 3; Jeannerat Eloi, in: Aemisegger/Moor/Ruch/Tschannen [curatori], Praxiskommentar RPG: Nutzungsplan, Zurigo 2016, n. 1, 8 e 17 e 18 ad art. 19). L'esigenza di un accesso sufficiente si riassume 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 LPAmM; DTF 121 I 65 consid. 3a). La sufficienza dell'accesso, che comprende anche il collegamento dalla strada pubblica (cfr. DTF 121 I 65 consid. 3c), 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. 2.2 con rinvii, I-2011 n. 19 consid. 4.1 e rimandi).

E. 2.1

L'autorizzazione a costruire può essere rilasciata solo se il fondo è urbanizzato (art. 22 cpv.

E. 2.2

In concreto, come visto in narrativa, il progetto prevede di realizzare nell'angolo nord-est del fondo della resistente due ulteriori posteggi (n. 4 e 5) che, al pari di quelli esistenti, saranno accessibili dal braccio di via _____ (part. PART 2). Qui controverso è solo la sufficienza di tale accesso dal profilo fattuale. Nessuno contesta più la sufficienza in diritto del percorso, che è gravato da un diritto di passo pedonale e veicolare a favore della part. PART 1 (cfr. STA 52.2021.299 citata) e non si pone peraltro in contrasto con la funzione stabilita dal PR (che prevede sulla part. PART 2 e sulla vicina coattiva una strada di servizio privata di uso comune, SS1, sebbene il Comune non l'abbia ancora attuata, espropriando i diritti necessari).

E. 2.3

Ora, contrariamente a quanto lamenta l'insorgente, nulla permette di ritenere che l'accesso non sia sufficientemente assicurato in fatto ai fini dell'utilizzazione prevista, come essenzialmente ammesso dal Municipio (cfr. pure risposta al Governo). Il braccio di strada largo poco più di 3 m che i veicoli dovranno percorrere per raggiungere i due nuovi posteggi, è in effetti limitato (ca. 60-80 m), pianeggiante e rettilineo. Il percorso, che prosegue per una sessantina di metri (sulla part. PART 5) ed è a fondo cieco, serve attualmente solo un paio di proprietà più a nord (part. PART 7 e PART 8), oltre la part. PART 1. La part. PART 9 a sud ha invece un accesso (anche) sull'asse principale di via _____ (part. PART 3), mentre i fondi dirimpettai del ricorrente (part. PART 5 e PART 6, sui cui ipotizza una possibile futura edificazione di appartamenti) sono per ora, per sua scelta, raggiungibili dalla strada coattiva (larga meno di 3 m e separata da una recinzione, ma come detto destinata a essere accorpata alla part. PART 2). Visto il numero ridotto di unità abitative a cui dà accesso (senz'altro inferiore alla trentina, cfr. pure risposta della resistente al Governo pag. 3, che indica al massimo sei famiglie), non v'è motivo di dubitare che il controverso percorso esistente - essenzialmente assimilabile a una strada di accesso (chemin d'accès; Zufahrtsweg) secondo la norma VSS 40 045 (che serve piccole zone abitate fino a 30 unità, con una portata sino a 50 veicoli all'ora; cfr. pure STF 1C_322/2021 del 24 agosto 2022 consid. 3.2.1) - sarà in grado di assorbire il modico incremento di traffico indotto dai posteggi. Neppure v'è da temere per eventuali casi d'incrocio. Anzitutto va ricordato che affinché un accesso sia sufficiente non occorre che le possibilità d'incrocio siano date su tutta la sua lunghezza, ma basta che lo siano per garantire la sicurezza dei suoi utenti (cfr. STF 1C_225/2017 del 16 gennaio 2018 consid. 4.2; STA 52.2017.18 del 6 aprile 2018 consid. 2.3 e rinvii; cfr. norma VSS 40 045, pag. 3, secondo cui per questo tipo di strade basta che l'incrocio di autovetture e di pedoni e ciclisti sia possibile a velocità molto ridotta; per i rari casi di scambio tra due veicoli è possibile utilizzare gli spazi laterali liberi; cfr. pure ad es. STF 1C_589/2020 citata consid. 3.2.2, relativamente a una strada larga ca. 3 m). In concreto, vista la breve distanza che separa il mapp. PART 1 dall'imbocco sull'asse comunale di via _____ (part. PART 3), la configurazione del percorso e la buona visibilità (cfr. i piani e le diverse foto agli atti; cfr. peraltro pure immagini reperibili sul geoportale dell'Ufficio federale della topografia swisstopo e Google Map, cfr. al riguardo STF 1C_382/2015 del 22 aprile 2016 consid. 6.5),

è senz'altro possibile ritenere che due conducenti provenienti in senso opposto - prestando la dovuta attenzione e rispettando le usuali regole della circolazione - potranno scorgere la rispettiva presenza e aspettare che l'altro transiti. Le automobili in uscita dalla part. PART 2, potranno in particolare anche retrocedere e sostare sui posteggi o sul piazzale davanti ai garages (sub E), il quale potrà fungere da spazio di manovra, come già indicato dal Municipio (cfr. decisione del 29 ottobre 2020 pag. 2; infra, consid. 3.3). Visto il calibro della strada di poco più di 3 m, sufficientemente garantito risulta inoltre lo scambio con eventuali pedoni o ciclisti (che in base alle usuali regole di prudenza deve avvenire a velocità molto ridotta). Calibro che, come si vedrà qui di seguito, permetterà pure di effettuare le necessarie manovre per l'entrata e l'uscita dai nuovi posteggi. In queste circostanze - e indipendentemente dal fatto che il percorso esistente non rispetti i requisiti applicabili al caso, qui non dato, della costruzione di una nuova strada privata di lottizzazione aperta al pubblico transito (art. 43 cpv. 4 NAPR) - la conclusione del Municipio di ritenere data la sufficienza dell'accesso dal profilo fattuale, va quindi esente da critiche, siccome immune da violazioni del diritto.

E. 3

Dimensionamento dei parcheggi

E. 3.00

La tabella 2 della norma VSS 40 291a prescrive invece, per i posteggi longitudinali con una lunghezza di m 5.70 e una larghezza dello stallo di m 1.90, una via di circolazione di m 3.30.

E. 3.1

L'art. 44 cpv. 1 NAPR rinvia alle norme VSS per quanto attiene al dimensionamento dei posteggi. Per giurisprudenza, rettamente riportata dal Governo, un simile rinvio, formulato in modo generico, è da intendere quale rinvio dinamico, ovvero riferito alla versione più recente in vigore al momento della sua applicazione (cfr. STA 52.2017.178 del 9 agosto 2018 consid. 3.1; sentenza AC.2011.249 del Tribunale cantonale del Canton Vaud del 12 aprile 2012, in: RDAF 2013 I pag. 105 segg., pag. 139 segg. e rinvii, confermata da STF 1C_259/2012 del 12 aprile 2013). Applicabile è in particolare la normativa VSS 40 291a ("parcheggio, geometria") valida da marzo 2019. Come anche ricorda il ricorrente, le norme VSS non sono regole di diritto (cfr. DTF 132 II 285 consid. 1.3; STF 1C_90/2011 del 20 luglio 2011 consid. 4.2), ma sono assimilabili a direttive (cfr. STA 52.2 017.178 citata consid. 3.1; RDAF I-1996 n. 25) che riflettono lo stato attuale della tecnica e le concezioni generalmente riconosciute in materia di pianificazione stradale e urbanistica (cfr. sentenza AC.2011.249 citata). Più in generale, anche in applicazione dell'art. 30 del regolamento di applicazione della legge edilizia del 9 dicembre 1992 (RLE; RL 705.110), queste normative (al pari di altre prescrizioni tecniche emanate dalle associazioni professionali indicate in tale disposto) non assurgono a disposizioni di diritto pubblico, ma fungono comunque da raccomandazioni, ovvero da regole volte a codificare una prassi e a orientare l'apprezzamento dell'autorità (cfr. STA 52.2017.178 citata consid. 3.2; RDAF I-1995 n. 39 consid. 2.2).

E. 3.2

Per quanto qui interessa, la norma VSS 40 291a (tabella 3) prescrive una larghezza della via di circolazione per i posteggi di comfort A che varia a dipendenza dell'angolo di stazionamento, della lunghezza e della larghezza del posteggio. Per parcheggi con angolo di

90° lunghi 5 m prevede in particolare i seguenti valori: Larghezza P Lunghezza P
Larghezza via di circolazione 2.35 5.00 6.50 2.50 5.75 2.65 4.00 2.80

E. 3.3

In concreto, il nuovo posteggio (n. 5) più a nord, con angolo di ca. 90°, è lungo m 6 e largo m 2.80 ca. In quel punto, il braccio di via _____ ha invece una larghezza di ca. m 3.10: rispetta dunque la norma VSS 40 291a, che richiede una via di circolazione larga almeno 3 m. È ben vero che questo parametro è indicato dalla norma quale "caso eccezionale". Nella fattispecie, non si può tuttavia ignorare che il posteggio è come detto lungo fino a 6 m (> 5 m) e offre quindi un margine alla carreggiata. Inoltre, nulla permette seriamente di dubitare che la strada residenziale non permetta a un'auto di entrare e uscire dallo stallo, ritenuto che le relative manovre possono anche avvenire sulla stessa (cfr. pianta 01; VSS 40 291a ad n. 4.6 e 8.1). Le norme VSS non vanno oltretutto applicate rigidamente, ma sempre in base al caso concreto, nel rispetto del principio di proporzionalità (cfr. STF 1C_589/2013 del 19 giugno 2014 consid. 7.1, 1C_246/2009 del 1° febbraio 2010 consid. 4.1 con rinvii). Analoga conclusione s'impone per il posteggio longitudinale che presenta una lunghezza di 6 m ed è largo almeno m 2.80 (> 1.90), ciò che permette senz'altro di relativizzare il fatto che, in quel punto, la strada sulla part. PART 2 non raggiunge appieno il parametro (m 3.30) indicato dalla tabella 2 delle norme VSS. Va comunque da sé che per invertire il senso di marcia dei veicoli in uscita in retromarcia da questo posteggio (n. 4) - come peraltro di quello esistente (n. 3) - qualora non fosse libera l'area del quinto posteggio (cfr. pianta 01), andrà invece utilizzato il piazzale antistante i due garages, così come già indicato dal Municipio. Piazzale sul quale, al di là di quanto appare su alcune fotografie, non risultano essere mai stati autorizzati stalli esterni (cfr. decisione del 29 ottobre 2020 pag. 2). In particolare, l'Esecutivo comunale ha escluso l'ipotesi, prospettata dal progetto (cfr. pianta 01), che i veicoli in uscita possano imboccare l'asse principale di via _____ (part. PART 3) a marcia indietro (cfr. decisione citata pag. 2).

E. 4

Da respingere è infine la censura secondo cui i nuovi posteggi disattenderebbero l'art. 50 cpv. 1 Lstr. Secondo tale norma, sui fondi adiacenti alle strade, in particolare all'interno delle linee di arretramento, è vietato realizzare opere o impianti (quali ad esempio opere di cinta o muri) come pure mettere a dimora o lasciar crescere vegetali che impediscono la visuale oppure nuocciono in altro modo alla sicurezza della circolazione. In concreto, è pacifico che i due nuovi posteggi possono anche insistere all'interno delle linee di arretramento fissate dal piano del traffico, come indicato dal Governo (giudizio impugnato consid. 4); nemmeno l'insorgente lo contesta. Altrettanto evidente è che essi non comportano la realizzazione di particolari opere suscettibili di ostacolare la visuale. Infine, considerato tutto quanto indicato in precedenza in merito alla loro accessibilità e configurazione (supra consid. 2 e 3), contrariamente a quanto afferma l'insorgente, nulla permette di ritenere che gli stessi possano in qualche modo nuocere alla sicurezza della circolazione. Anche su questo punto, le doglianze del ricorrente vanno quindi disattese.

E. 5.1

Sulla base delle considerazioni che precedono, il ricorso è respinto.

E. 5.2

La tassa di giustizia è posta a carico del ricorrente, soccombente (art. 47 cpv. 1 LPAm), che rifonderà alla resistente, assistita da un legale, adeguate ripetibili per questa istanza (art.

49 cpv. 1 LPAmM). Per questi motivi, decide: 1. Il ricorso è respinto. 2. La tassa di giustizia di fr. 1'800.-, già anticipata, è posta a carico di RI 1, il quale verserà un identico importo a CO 1 a titolo di ripetibili per questa sede. 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.