



6834 Morbio Inferiore, 23 maggio 2019

**APPROVAZIONE PROGETTO STRADALE COMUNALE
MESSA IN SICUREZZA DEL COLLEGAMENTO PEDONALE
POSTEGGIO PUBBLICO - NUCLEO IN VIA FRANCESCO CHIESA**

Il Municipio di Morbio Inferiore

richiamato il progetto stradale comunale messa in sicurezza del collegamento pedonale posteggio pubblico - nucleo in via Francesco Chiesa, a Morbio Inferiore, i cui atti sono stati pubblicati dal 18 giugno al 19 luglio 2018

ritenuto che

- avverso il progetto stradale hanno presentato opposizione
 - > Liliana Mascetti, in Morbio Inferiore, con atto datato 19 luglio 2018
 - > Francesco Bajetta, in Morbio Inferiore, con atto datato 23 luglio 2018
 - > Beatrice Neuffer Bajetta, in Morbio Inferiore, con atto datato 25 luglio 2018
 - > Paola Cardillo, in Morbio Inferiore, proprietaria della particella n. 53 RFD Morbio Inferiore, con atti datati 18 e 20 agosto 2018 indirizzati al Tribunale di espropriazione
 - > Paolo Cardillo, ora in Chiasso, con atto datato 20 agostotutti indirizzati al Tribunale di espropriazione
- con atto datato 31 agosto 2018, sostituito con atto datato 10 maggio 2019 a seguito di quanto indicato nel medesimo, la Divisione delle costruzioni ha rilasciato avviso favorevole (n. 52a-18) all'approvazione del progetto stradale, alle condizioni ivi stabilite
- con atto datato 9 ottobre 2018 l'Area del supporto e del coordinamento ha formulato le proprie osservazioni alle opposizioni inoltrate

considerato, in relazione ai presupposti processuali e alle censure di ordine formale sollevate nelle opposizioni, che

- per quanto riguarda la legittimazione ad opporsi, la nozione di interesse legittimo di cui all'art. 20 cpv. 1 Lstr (cui rinvia l'art. 31 cpv. 1 LStr) dev'essere ricondotta a quella dell'interesse degno di protezione dell'art. 65 cpv. 1 lett. c LPAm (STA 52.2015.45 del 27.10.2017 consid. 1.3.1); essa presuppone pertanto l'esistenza di una relazione rilevante o speciale con l'oggetto della contestazione, ovvero che l'interessato possa prevalersi di un interesse personale, immediato e attuale all'annullamento o alla modificazione della decisione contestata e dunque all'ottenimento di un giudizio più favorevole. Tale requisito esclude l'actio popularis, cosicché difetta della legittimazione attiva chi dal provvedimento impugnato non sia toccato altrimenti che qualsiasi altro singolo cittadino o che la collettività. In base a tali principi in materia edilizia od ambientale la legittimazione (STA 52.2003.98 del 28.05.2003 consid. 2.2) è riconosciuta alle persone che per situazione si trovano in un rapporto particolare e qualificato con l'oggetto della contestazione, ovvero con un fondo

Il novero dei fondi circostanti, che entrano in considerazione ai fini del riconoscimento della legittimazione attiva va stabilito in base al grado di percettibilità di tali ripercussioni. L'estensione della cerchia delle persone abilitate ad agire va invece determinata in base alla consistenza del rapporto che le lega a tali fondi. In quest'ottica, la qualità per impugnare un'autorizzazione edilizia viene innanzitutto riconosciuta ai proprietari di fondi sufficientemente vicini, da risultare toccati in misura percettibile dall'intervento. Il rapporto di proprietà, che lega l'insorgente al fondo esposto alle ripercussioni indotte da una certa opera, costituisce un nesso sufficientemente intenso da giustificare il riconoscimento della legittimazione a ricorrere. Il diritto di impugnare un atto autorizzativo rilasciato per opere da realizzare su fondi vicini va inoltre riconosciuto anche agli usufruttuari, proprietari di diritti di superficie per sé stanti e permanenti e titolari di diritti reali limitati che gravano fondi esposti alle ripercussioni derivanti dall'intervento. Sempre dal profilo della situazione dell'insorgente per rapporto al fondo esposto alle ripercussioni derivanti da una nuova opera, la qualità per agire in giudizio va infine riconosciuta anche ai conduttori ed agli affittuari di fondi situati nella sfera d'influenza dell'opera edilizia, nella misura in cui il rapporto che li lega ai fondi in questione è stabile e duraturo, e l'opera avversata è suscettibile di menomarne la fruizione.

Premesso quanto sopra, la legittimazione ad opporsi di Liliana Mascetti e Paola Cardillo risulta senz'altro data; quella di Paolo Cardillo, nella misura in cui non è proprietario di fondi nelle adiacenze dell'opera in questione e non risiede più a Morbio Inferiore risulta essere venuta meno; e quella di Francesco Bajetta e Beatrice Neuffer Bajetta, nella misura in cui non sono proprietari di fondi e non risiedono nelle adiacenze dell'opera in questione, e le immissioni di cui si dolgono (con censure che difatti hanno carattere generale, ovvero non si riferiscono specificatamente all'immobile in cui risiedono) non risultano pregiudicare i loro interessi più degli altri membri della comunità di Morbio Inferiore, non appare data. Tutte le contestazioni sollevate, poiché corrispondenti a quelle che fatte valere dagli oppositori legittimati, vengono ad ogni modo affrontate di seguito;

- tutti gli oppositori censurano l'avviso di pubblicazione, nella misura in cui indicava che le opposizioni dovevano essere inoltrate al Tribunale di espropriazione.

In effetti, secondo l'art. 32 cpv. 2 LStr le richieste di cui all'art. 18 cpv. 3 lett. b) devono essere notificate al Municipio.

Non di meno, ritenuto che tutti gli oppositori hanno potuto regolarmente inoltrare le rispettive opposizioni (che sono state trasmesse dal Tribunale al Municipio), formulando tutte le censure e domande di cui agli art. 18 cpv. 3 lett. b), 20 cpv. 1 e 21 cpv. 1 LStr, essi non sono stati in alcun modo lesi nei loro diritti di difesa, per cui il vizio non comporta l'invalidità o l'annullamento della procedura; peraltro, tutti gli oppositori hanno rilevato tale vizio, per cui avrebbero potuto inoltrare le opposizioni direttamente al Municipio.

Per il resto, l'avviso di pubblicazione - disponendo la pubblicazione degli atti per un periodo di 30 giorni (art. 32 cpv. 1 LStr), essendo stato pubblicato sul Foglio ufficiale ed all'albo comunale (art. 18 cpv. 3 LStr), contenendo le indicazioni di cui all'art. 18 cpv. 3 lett. b), 20 cpv. 1 e 21 cpv. 1 LStr, ed essendo stato intimato personalmente alla titolare di diritti espropriandi (art. 19 cpv. 1 LEspr) - adempie tutti i requisiti di legge;

- gli oppositori censurano altresì che l'avviso di pubblicazione non è stato pubblicato sul sito web del Comune.

Senonché tale modalità di pubblicazione non è prescritta dalla legge, stabilendo infatti questa, come detto sopra, che l'avviso deve essere pubblicato sul Foglio ufficiale ed all'albo

comunale (art. 18 cpv. 3 LStr); ad ogni modo il presunto vizio non ha a sua volta leso in alcun modo i diritti di difesa degli opposenti;

- gli opposenti censurano infine che l'avviso di pubblicazione non ha menzionato che il termine per formulare le domande di cui alle disposizioni sopra citate era sospeso dalle ferie giudiziarie (art. 16 cpv. 1 lett. b LPAm).
Sennonché (ibidem), tale indicazione non è prescritta dalla legge, discendendo direttamente dal relativo disposto applicabile; e anche tale presunto vizio non ha a sua volta leso in alcun modo i diritti di difesa degli opposenti;

considerato, in relazione alle censure di carattere materiale sollevate nelle opposizioni, che

- l'intervento in questione prevede la modifica dell'attuale sezione stradale all'interno del nucleo mediante la definizione di una unica carreggiata centrale e spazi destinati ai pedoni ai due lati unitamente alla regolamentazione a senso unico alternato del tratto in esame, mediante la posa di due lampade semaforiche ai suoi estremi.

Il progetto di massima, datato 28 luglio 2016, è stato sottoposto a due riprese alla competente Autorità cantonale, e il progetto pubblicato adattato in funzione delle osservazioni ricevute. Il progetto prevede più precisamente la modifica della pavimentazione esistente con la formazione di una carreggiata centrale unica (larghezza 3,30m) e spazi pedonali ad entrambi i lati, delimitati da una doppia mozza inclinata (sormontabile). Tale intervento comporta l'instaurazione della circolazione per i veicoli a senso alternato regolata da un impianto semaforico tra l'incrocio con via Nosedà e il nuovo parcheggio comunale. L'accesso veicolare da via Strada Vecchia, peraltro già quasi inesistente, viene eliminato per mezzo di un segnale di divieto;

- con risoluzione n. 3528 del 23 agosto 2017 il Consiglio di Stato aveva precedentemente rilasciato al Comune la delega per la progettazione, la pubblicazione e la realizzazione delle opere.

Il fatto che tale documento non sia stato annesso agli atti posti in pubblicazione non inficia in alcun modo la procedura; lo stesso poteva ad ogni modo essere richiesto da eventuali interessati, ed è in effetti stato rilasciato all'opponente che ne ha fatto domanda;

- il progetto è stato preavvisato favorevolmente dalla competente Autorità cantonale con l'avviso citato in entrata, che evidenzia che "la necessità di mettere in sicurezza il collegamento pedonale tra il nuovo posteggio situato a nord del nucleo ed il nucleo stesso è riconosciuta", e stabilisce una condizione riferita alla tipologia di lampade semaforiche (a tre luci), che viene recepita con la presente decisione di approvazione del progetto stradale;
- per quanto riguarda le censure sollevate, di ordine essenzialmente ambientale, si osserva che le stesse sono state disattese dall'Autorità cantonale, competente per l'applicazione della legislazione ambientale federale (art. 4 cpv. 1 LPAmb, 1 e 2 RLaLPAmb); si rinvia in proposito al contenuto dell'avviso cantonale citato in entrata, che costituisce parte integrante della presente decisione, nonché alle osservazioni sulle opposizioni formulate dal competente Servizio cantonale con atto datato 9 ottobre 2018 e qui di seguito riportate:

"La Variante 3 'Senso unico alternato con impianto semaforico e carreggiata centrale', elaborata dallo Studio ingegneria Comal.ch e scelta dall'autorità competente nel progetto definitivo, è stata privilegiata poiché offre spazi pedonali su entrambi i lati consentendo il passaggio di pedoni in tutte le direzioni.

Nel contempo non è preclusa la possibilità di un allargamento su FMN 60, come previsto nella Variante 1.

Sentito anche il parere della Sezione protezione aria acqua e suolo riguardo alle emissioni tossiche dei mezzi in sosta al semaforo, va detto che gran parte dei veicoli in circolazione oggi è equipaggiata con il sistema automatico di spegnimento del motore quando le ruote sono ferme. Negli altri casi le emissioni dal motore possono essere evitate con lo spegnimento manuale dello stesso.

Inoltre, considerato che siamo di fronte a una strada secondaria con volume di traffico molto limitato, va tenuto conto che principalmente, l'aumento degli inquinanti l'aria lamentato dagli oppositori, alla guida in attesa davanti al semaforo, deriva dalle emissioni del proprio veicolo.

In genere le contestazioni degli oppositori vertono su un'ipotetica errata o inadeguata valutazione dei vantaggi/svantaggi delle singole varianti da parte del progettista, enunciando le conseguenze da inalazione di monossido di carbonio, la cui gravità dipende dalla sua concentrazione nell'aria inspirata, e la preoccupazione con riferimento alla qualità dell'aria in Ticino, a toni non poco polemici.

Nel caso specifico il progetto tratta di aspetti tecnici di gestione del traffico, in particolare che concernono la sicurezza degli utenti della strada.

Il Dipartimento del territorio persegue l'obiettivo di migliorare la mobilità e quindi ridurre le emissioni derivanti dal traffico non tanto tramite interventi di moderazione del traffico, bensì attraverso il promovimento dell'utilizzo dei mezzi pubblici che favorisce la diminuzione dei veicoli a motore in circolazione.

Per il resto non si intravede la necessità di introdurre in alternativa una Zona 20/30 km/h quale misura di moderazione, perché sul tratto in oggetto la velocità è inevitabilmente già ridotta dalla sua conformazione stretta e in curva.

Si prescinde dall'entrare nel merito di ogni singola posta sollevata quale violazione procedurale”;

- per quanto concerne le indicazioni contenute nel Rapporto di pianificazione del PR, che, secondo gli oppositori, “prescriverebbe” l'introduzione di una zona di incontro di 20km/h, va innanzitutto osservato che tale atto, che accompagna il PR, è un documento di analisi della situazione, di formulazione degli obiettivi di sviluppo e di motivazione delle scelte del Comune (art. 31 cpv. 1 RLst), e in questi termini ha dunque carattere indicativo (art. 19 cpv. 3 Lst) e non vincolante. E' entro questi limiti che il citato Rapporto si limita a “prevedere” il provvedimento citato dagli oppositori. L'obiettivo perseguito, come esplicita il parallelo Rapporto di pianificazione dei nuclei storici di Morbio e Liggrignano, è primariamente quello della “riqualifica, con misure di moderazione del traffico, con pavimentazione pregiata” (§ 4.3.2.1.1).

In questi termini, il progetto pubblicato adempie pertanto sia i vincoli formali che gli obiettivi del PR.

Per il resto si ribadisce nuovamente che, come esposto nella Relazione tecnica (§ 3.3), il progetto pubblicato, avallato anche dal Cantone quale proprietario della strada, scaturisce da una attenta e approfondita valutazione di più varianti, a conclusione di un processo iterativo tra progettista, Municipio e Uffici interessati del Dipartimento del territorio, che ha permesso di identificarlo come il migliore e più adatto per consentire il raggiungimento dell'obiettivo perseguito: ovvero migliorare, in particolare dal profilo della sicurezza, le condizioni di collegamento pedonale tra il nuovo posteggio comunale e il sagrato della Chiesa, ovviando all'attuale situazione, caratterizzata dall'assenza di marciapiedi, un calibro stradale

irregolare, spazi ristretti e una scarsa visibilità dovuta alla presenza degli edifici storici, su una tratta peraltro percorsa anche da mezzi di trasporto pubblico.

Si rileva inoltre ancora che la riduzione della velocità massima (per esempio a 30km/h) non sovviene ad ogni modo alla mancanza di spazi pedonali per il transito dei pedoni; l'incrocio di veicoli continuerebbe infatti ad avvenire come oggi a scapito degli spazi pedonali. Ora, lo scopo dell'intervento consiste nell'ottenere, su entrambi i lati della carreggiata, spazi riservati ai pedoni, ciò che è possibile unicamente con una carreggiata che consente il transito di un veicolo alla volta.

Infine, una eventuale limitazione della velocità massima non è incompatibile con l'intervento in oggetto, e potrà, se ritenuto necessario, essere attuato anche in futuro;

- relativamente ad alcune ulteriori censure puntuali sollevate in particolare da Paola Cardillo si osserva inoltre quanto segue:
 - > il collegamento pedonale in questione non può essere paragonato ad un passaggio pedonale demarcato (p.to 3.2); al di là del fatto che la censura risulta fine a se stessa, si osserva che la norma VSS 640 241 relativa ai passaggi pedonali con strisce si applica unicamente qualora questi siano demarcati con zebra gialla e non semaforizzati;
 - > relativamente alla posizione del semaforo sul fondo della opponente (p.ti 3.3 e 5.2.b), che implica l'espropriazione (in proprietà o servitù) di una superficie di 1 mq, si rileva che il palo deve necessariamente trovarsi, per motivi tecnici (non interferire con la circolazione dei veicoli e dei pedoni), al di fuori della carreggiata, comunque al margine del fondo, in casu con la base all'interno della siepe esistente; nella misura in cui questa sarà toccata dall'intervento (ca. due ceppi), è previsto il ripristino a carico del committente. Nessun utente né operatore vi avrà accesso. Il muretto citato non verrà per contro demolito in alcuna sua parte;
 - > per contro la variante 1, sostenuta dall'opponente (p.to 5.2.a), comporterebbe l'esproprio di maggiori superfici sui mappali n. 60 e 63 (con la necessità di ripristinare muro e siepe), con conseguenze pertanto più invasive per le proprietà private, per cui non sarebbero ossequiati i principi dell'interesse pubblico e della proporzionalità. D'altra parte i cubotti in granito costituiscono un elemento indispensabile di questa variante, in quanto in loro assenza i lati della carreggiata sarebbero ugualmente lisci come il campo stradale, quindi facilmente sormontabili dai veicoli, che non ne avrebbero quasi percezione; in altri termini, l'obiettivo perseguito, di portare il traffico al centro dalla carreggiata per destinare le zone laterali ai pedoni, risulterebbe vanificato;
 - > la continuità del marciapiede (p.to 5.2.b.2), come risulta dalla planimetria, è garantita; essa costituisce del resto lo scopo stesso del progetto;
 - > in aggiunta a quanto già riportato sopra, relativamente alla qualità dell'aria (p.to 5.b.2.5) si ribadisce che l'impatto della semaforizzazione sull'aria sarà assai limitato. Come risulta dalla Relazione tecnica, il semaforo scatterà automaticamente sul verde (attesa = 0 secondi) quando nessun veicolo proviene dalla direzione opposta. Ciò sarà il caso per la maggior parte (indicativamente 70%) dei transiti. Sulla base dei dati riportati nella Relazione tecnica, dei 1107 veicoli al giorno in media che si presenteranno al semaforo in direzione Chiasso, 330 (30%) dovranno effettuare una sosta; questa durerà al massimo 25 secondi, quindi 12,5 secondi in media. Pertanto la quantità di CO2 prodotta sarà effettivamente alquanto limitata (per fare un confronto su base annuale - e senza qui voler esporre i relativi calcoli, comunque a disposizione - ca. 1/7 di quella prodotta dal

riscaldamento di un'abitazione costruita prima della svolta energetica, e poco più della metà di un automobilista medio che percorre 10'000km/anno), e si disperderà ad ogni modo nell'aria. Per il resto è notorio che il CO2 costituisce un tema ambientale in relazione al riscaldamento globale; i suoi effetti tossici si palesano quando la concentrazione supera almeno il 2,5% (nell'aria la sua concentrazione è dello 0,04%); tant'è che questa sostanza non è nemmeno oggetto del monitoraggio dell'aria effettuato dal Cantone;

- > si ribadisce altresì nuovamente (p.to 5.2.c.4) che l'identificazione della soluzione da attuare si è fondata su una attenta ponderazione degli interessi, riferita alle varianti esaminate, come prescritta dalla legge. Nella fattispecie il pericolo diretto e contingente a cui i pedoni sono sottoposti nel tratto in oggetto è stato ritenuto preminente rispetto a quello diffuso e teorico dell'impatto ambientale complessivo dell'intervento; come appena rilevato, comunque assai esiguo (e pertanto nemmeno misurabile). Si annota peraltro come, anche in generale, nella ponderazione degli interessi l'incolumità degli utenti della strada debba cedere il passo a leggeri aumenti delle emissioni; come dimostrato per es. dall'introduzione a livello federale dell'obbligo di accendere i fari di giorno, che ha comportato un aumento generale delle emissioni stimato all'1-2%;
- > per quanto riguarda l'oggetto della pubblicazione (p.to 6.4), si rileva che questa ha interessato tutti gli interventi infrastrutturali previsti (approvati - si ricorda - dal Consiglio comunale). Ai sensi dell'art 107 cpv. 3 lett. m) OSStr, che regola le esigenze di pubblicazione della segnaletica, i semafori che non interferiscono fisicamente con la circolazione ne sono esplicitamente esclusi;
- > anche il supposto aumento della velocità (p.to 6.10) non comporterà ad ogni modo un maggior pericolo per gli utenti, in quanto il tratto in questione sarà configurato diversamente, e garantirà spazi laterali chiaramente riservati ai pedoni;
- > la linea d'arresto (p.to 6.11) è così posizionata per garantire che, in presenza di un veicolo fermo, quello proveniente in senso inverso (anche un bus) possa incrociare; in caso contrario l'impianto non funzionerebbe. Per il resto eventuali future edificazioni sui mappali n. 2212 e 2122 sono state tenute ovviamente in considerazione;
- > la presente fattispecie non costituisce un caso speciale ai sensi dell'art 71 cpv. 1 lett. c) OSStr (p.to 6.13); lo sarebbe ad esempio stato in presenza di un edificio da demolire, una parete di roccia, un ostacolo che realmente impedisce di posizionare la lampada. La posa del semaforo sopra la carreggiata è ovviamente stata valutata. Essa, oltre a collidere con la norma citata, comporterebbe però un grave impatto paesaggistico all'entrata del nucleo. Si tratterebbe infatti di posizionare un portale di acciaio che, dal margine esterno del marciapiede, salirebbe ad un'altezza di 5 metri e attraverserebbe l'intera carreggiata; la luce libera sotto il punto più basso dovrebbe infatti essere di 4,5 m. Le esigenze statiche ne farebbero un elemento incompatibile con il nucleo storico, ma anche senza ombra di dubbio per l'opponente stessa. Di nuovo la ponderazione degli interessi è stata accurata;

ritenuto che l'evasione delle pretese espropriative viene demandata all'apposita procedura giusta la LEspr;

richiamate

- la Legge sulle strade (LStr) del 23 marzo 1983, segnatamente gli art. 30 e segg.
- la Legge di espropriazione (LEspr) del 8 marzo 1971

decide:

1. Il progetto stradale comunale messa in sicurezza del collegamento pedonale posteggio pubblico - nucleo in via Francesco Chiesa, a Morbio Inferiore è approvato con le condizioni e gli oneri stabiliti nell'avviso cantonale n. 52a-18 datato 10 maggio 2019 della Divisione delle costruzioni, che costituisce parte integrante della presente decisione, ritenuta in particolare la seguente modifica rispetto agli atti pubblicati: posa di lampade semaforiche a tre luci.
2. Le opposizioni e domanda di modifica dei piani di Liliana Mascetti e Paola Cardillo nonché, nella misura in cui ricevibili, di Paolo Cardillo, Francesco Bajetta e Beatrice Neuffer Bajetta, sono respinte.
3. Contro la presente decisione è data facoltà di ricorso al Consiglio di Stato, nel termine di 30 giorni dall'intimazione.
4. La presente decisione viene pubblicata all'Albo comunale del Comune di Morbio Inferiore e intimata a
 - Liliana Mascetti, Via Francesco Chiesa 35, Morbio Inferiore (raccomandata)
 - Francesco Bajetta, Via Al Poggio 2, Morbio Inferiore (raccomandata)
 - Beatrice Neuffer Bajetta, Via Al Poggio 2, Morbio Inferiore (raccomandata)
 - Paola Cardillo, Via Francesco Chiesa 33, Morbio Inferiore (raccomandata)
 - Paolo Cardillo, Via Francesco Chiesa 33, Chiasso (raccomandata)
 - Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni, ASCo, Via Franco Zorzi 13, Bellinzona

Per il Municipio
Il Sindaco
Claudia Canova
Il Segretario
Giovanni Keller

