

(Decisione del Consiglio federale del 1° ottobre 1990)

Art. 3 Abs. 4 SVG. Verkehrsbeschränkungen auf einer öffentlichen Strasse, welche im Privateigentum liegt.

- Das Parkieren auf Kehrplätzen wird durch Art. 18 und 19 VRV an sich nicht untersagt. Die Behörde, welche ein Gesuch um Signalisation eines Parkverbots auf einem Kehrplatz mit blossem Hinweis auf die VRV abweist, klärt den Sachverhalt nicht genügend ab.

- Der Anlieger einer öffentlichen Strasse hat ein schutzwürdiges Interesse daran, dass die Behörde sein Gesuch um Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf der betreffenden Strasse prüft. Die Behörde muss das in Art. 32 Abs. 4 SVG vorgeschriebene Gutachten selber erstellen lassen und darf es nicht dem Gesuchsteller oder dem allfälligen Privateigentümer der für den öffentlichen Verkehr zugelassenen Strasse überbürden.

Art. 3 al. 4 LCR. Restrictions de la circulation sur une route publique appartenant à un particulier.

- Le stationnement sur des places servant au rebroussement des véhicules n'est pas interdit en tant que tel par les art. 18 et 19 OCR. L'autorité qui se réfère simplement à l'OCR pour rejeter une demande de signaler une interdiction de parquer sur une telle place ne constate pas complètement les faits pertinents.

- Le bordier d'une route publique a un intérêt digne de protection à ce que l'autorité examine sa demande d'abaissement de la vitesse maximale sur la route en question. L'autorité doit procéder elle-même à l'expertise prescrite par l'art. 32 al. 4 LCR et ne peut en faire supporter la charge au requérant ou à l'éventuel propriétaire privé de la route ouverte à la circulation.

Art. 3 cpv. 4 LCStr. Limitazioni della circolazione su una strada pubblica di proprietà privata.

- Il parcheggio su una piazza di giro non è di per sé vietato dagli art. 18 e 19 ONC. L'autorità che respinge una domanda di collocare un segnale di divieto di parcheggio su una piazza di giro riferendosi soltanto all'ONC non accerta sufficientemente la fattispecie.

- Il proprietario di una strada pubblica ha un interesse degno di protezione a che l'autorità esamini la sua domanda di ridurre la velocità massima sulla strada in questione. L'autorità stessa deve far stendere la perizia prescritta nell'art. 32 cpv. 4 LCStr e non può accollarne le spese al richiedente oppure all'eventuale proprietario privato della strada aperta alla circolazione pubblica.

I

A. In data 7 aprile 1987 il Municipio di M. respingeva la richiesta del Signor S. relativa alla posa di un segnale n. 2.50 «divieto di parcheggio» nelle piazze di giro al termine di Via A, di Via B e alla diramazione Via A / Via B e subordinava l'autorizzazione per la posa di un segnale n. 2.30 «velocità massima 30 km/h» in Via A ed in Via B alle risultanze di una perizia allestita ai sensi dell'art. 108 dell'O del 5 settembre 1979 sulla segnaletica stradale (OSStr, RS 741.21).

B. S. ricorreva al Consiglio di Stato, che respingeva il ricorso con decisione del 23 maggio 1989.

C. Contro tale decisione S. inoltra ricorso al Consiglio federale chiedendo l'autorizzazione per la posa dei segnali richiesti. Le ragioni del ricorso giuridicamente rilevanti sono trattate nei considerandi.

...

II

1. Giusta l'art. 3 cpv. 4 della LF del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LCStr, RS 741.01), la decisione cantonale di ultima istanza concernente le cosiddette prescrizioni funzionali della circolazione - che comprendono anche le restrizioni di parcheggio e le deroghe alle limitazioni generali della velocità - può essere impugnata mediante ricorso al Consiglio federale. Il rigetto di un'istanza di rilascio di siffatte prescrizioni è una decisione impugnabile (art. 5 cpv. 1 lett. c PA). Poiché il Consiglio di Stato del Cantone Ticino ha giudicato come ultima istanza cantonale, il presente ricorso è ammissibile.

...

2. Con il ricorso al Consiglio federale si può far valere la violazione del diritto federale, compreso l'eccesso o l'abuso del potere di apprezzamento, come pure l'accertamento inesatto o incompleto di fatti giuridicamente rilevanti. La censura dell'inadeguatezza non è invece ammissibile poiché il Consiglio di Stato del Cantone Ticino ha deciso in qualità di autorità di ricorso (art. 49 PA). L'istanza giudicante applica d'ufficio il diritto. Essa non è vincolata dai motivi dell'istanza delle parti (art. 62 cpv. 4 PA). Il Consiglio federale può quindi accogliere o respingere il ricorso per motivi che non sono contenuti negli atti delle parti.

Il Municipio di M. rileva che il ricorrente pretende soprattutto l'esame dell'adeguatezza e che per tale ragione non si deve entrare nel merito di tali censure. Nel caso presente il Consiglio federale non può - come indicato - procedere all'esame dell'adeguatezza (art. 49 lett. c PA). Sapere se una decisione risulti inadeguata è tuttavia non una questione di entrata nel merito bensì della fondatezza di un ricorso (cfr. Fritz Gygi, Bundesverwaltungsrechtspflege, Berna 1983, pag. 311).

3. ...

4. Giusta l'art. 3 cpv. 4 LCStr, le limitazioni e prescrizioni che non siano divieti di circolare generali o limitati nel tempo, bensì cosiddette limitazioni funzionali della circolazione, possono essere emanate in quanto lo esigano la protezione degli abitanti o di altri ugualmente toccati dall'inquinamento fonico o atmosferico, la sicurezza, l'alleviamento o la disciplina del traffico, la protezione della strada o altre condizioni locali. Se è necessaria una regolamentazione locale del traffico, bisogna scegliere la misura che per il raggiungimento dello scopo prefisso cagioni il minimo di restrizioni (art. 107 cpv. 5 OSStr).

La Via A e la Via B hanno una larghezza da 3,2 m fino a 4 m e sfociano in una via senza uscita. Esse servono unicamente da

strada d'accesso agli edifici abitativi limitrofi. Partendo dalla strada cantonale, la Via A sale per un pendio e forma, insieme alla Via B, una diramazione. Al termine delle due strade e della diramazione, esistono piazze di giro. Le strade oggetto della controversia sono di proprietà privata, fatto indicato all'inizio della Via A dalla tavola apposta, «strada privata, confinanti autorizzati».

a. Il ricorrente esige che venga ordinato un divieto di parcheggio sulle piazze menzionate, poiché queste dovrebbero servire da piazza di giro e non da parcheggio. I conducenti di veicoli a motore spesso e volentieri non rispetterebbero le norme generali della circolazione, giusta le quali il parcheggio non è permesso su tali piazze. E' incomprensibile, a mente del ricorrente, che i proprietari della strada che intendessero usare indisturbati della loro proprietà, non possano apporre i segnali di divieto di parcheggio. Sarebbe più facile e di maggiore efficacia attirare l'attenzione dei conducenti di veicoli su un divieto segnalato che non rinviarli alle norme generali della circolazione. Il problema di una segnalazione superflua dovrebbe essere relativizzato poiché non avrebbe implicazioni maggiori sulla rete stradale nazionale.

L'istanza inferiore, per contrapposto, rileva essenzialmente che, giusta l'art. 101 cpv. 3 OSStr, devono essere evitati i segnali superflui. In casu troverebbero applicazione gli art. 18 e 19 dell'O del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC, RS 741.11) e, quindi, la prescrizione di un divieto di parcheggio violerebbe l'art. 5 cpv. 1 LCStr. Del resto, la violazione delle norme generali della circolazione potrebbero essere punite con maggiore severità nel procedimento penale ordinario che non la violazione di un divieto di parcheggio nel procedimento relativo a una multa disciplinare.

b. Occorre dapprima rilevare che le strade oggetto di controversia certo sono di proprietà dei confinanti: in merito alla questione a sapere se una superficie debba essere considerata pubblica ai sensi della legislazione sulla circolazione stradale non è pertanto importante sapere chi sia il proprietario della strada. Determinante è unicamente sapere se tali superfici siano alle stesse condizioni accessibili ad ognuno, indipendentemente dal fatto se possano essere usate da tutte o soltanto da alcune categorie di utenti della strada. Tale è il caso nella fattispecie presente, nonostante sia stata apposta la tavola «strada privata, confinanti autorizzati» poiché non esiste un divieto di circolazione emanato e segnalato. Per tale motivo sarebbe poi anche competente il Comune di M. a rilasciare le prescrizioni relative alla circolazione.

c. Invece non corrisponde a verità il parere dell'istanza inferiore, giusta il quale le norme generali della circolazione vieterebbero in questo caso il parcheggio. Sulle piazze di giro - come chiaramente osserva il Consiglio di Stato - non si dovrebbe in effetti parcheggiare oppure parcheggiare soltanto nella misura in cui gli altri veicoli che intendano utilizzare le piazze per tale scopo non siano impediti nelle loro manovre. Gli art. 18 e 19 ONC definiscono quando sia permesso, rispettivamente vietato, fermarsi e parcheggiare. Non esiste però una norma che vieti in principio il parcheggio sulle piazze (di giro). I conducenti possono quindi fermare i loro veicoli su tali piazze, nella misura in cui non vi ostino altre norme della circolazione stradale, ad esempio l'art. 19 cpv. 2 lett. g o cpv. 4 ONC. L'autorità deve quindi segnalare un divieto di parcheggio - eventualmente con una tavola suppletiva «piazza di giro», ecc., ove la piazza debba restare libera da veicoli parcheggiati. Nel caso presente, in base alle misure, come risultano dai piani allegati agli atti, è senz'altro possibile parcheggiare sulle singole piazze, secondo le norme generali della circolazione. Non risulta tuttavia chiaro se in determinate posizioni, ad esempio in ragione di accessi o entrate ad edifici di altri proprietari, i veicoli non possano essere parcheggiati. A tale proposito mancano negli atti dati di qualsiasi sorta. Da queste considerazioni consegue che le autorità cantonali sono partite da premesse giuridiche errate. D'altro canto la fattispecie non è stata sufficientemente chiarita nelle sue implicazioni giuridiche. La pratica deve quindi, su tale punto, essere rinviata all'istanza inferiore per una nuova valutazione.

5. Il ricorrente esige inoltre che la velocità massima debba essere ridotta, sulle strade in questione, a 30 km/h. Il Comune di M. e l'istanza inferiore non hanno trattato la pertinente istanza, poiché la riduzione della velocità massima dipende da una perizia che il richiedente deve fare eseguire a spese proprie.

a. La riduzione della velocità massima costituisce una prescrizione di circolazione ai sensi dell'art. 3 cpv. 4 LCStr. In una recente decisione, il Consiglio federale ha rilevato che l'autorità competente deve entrare nel merito di un'istanza volta a ordinare, rispettivamente ad abrogare una prescrizione sul traffico e trattare materialmente la pratica, nella misura in cui l'istante abbia un interesse degno di protezione. Poiché il ricorrente come confinante possiede evidentemente un siffatto interesse, l'autorità deve in principio avviare il disbrigo dell'istanza. L'art. 32 cpv. 4 LCStr recita poi che la riduzione della velocità massima generale può essere disposta soltanto sulla base di una perizia. Appare evidente, contro il parere dell'istanza inferiore, che l'autorità, competente a ordinare misure in ordine al traffico, deve procedere a tali chiarimenti, indipendentemente dal fatto che agisca su istanza di un privato oppure d'ufficio, poiché a lei compete l'esatta esecuzione del diritto relativo alla circolazione stradale. La perizia serve unicamente al rilevamento della fattispecie. L'autorità, sulla base del principio inquisitorio, deve curare che la perizia sia stesa secondo le Istruzioni del 13 marzo 1990 del Dipartimento federale di giustizia e polizia sul modo di fissare le deroghe alle limitazioni generali della velocità. Non è quindi dato imporre tali indagini a un istante o a un eventuale proprietario privato della strada, nella misura in cui come è il caso presente si tratta di una strada pubblica.

b. La LCStr disciplina soltanto le premesse secondo le quali i Cantoni e per delegationem i Comuni possono emanare restrizioni della circolazione stradale. Per contro al diritto cantonale resta riservato designare le autorità competenti a emanare misure del genere nonché le eventuali istanze di ricorso e il relativo diritto procedurale. La legislazione sulla circolazione stradale della Confederazione non prevede a chi debbano essere accollate le spese della perizia. La questione in merito a chi debba sopportare i costi della perizia è piuttosto retta dal diritto cantonale. Dagli atti di cui si dispone, segnatamente anche dalla decisione impugnata, non risulta quale disposizione cantonale o principi generali del diritto siano applicabili a tale problema. Tale questione può qui restare irrisolta, poiché le autorità non hanno sinora dovuto pronunciare una decisione sui costi.

c. Come rilevato sopra, ingiustamente le autorità non sono entrate nel merito dell'istanza di riduzione della velocità massima. Non è compito del Consiglio federale decidere materialmente come prima e unica istanza in merito alla pratica. Ciò significherebbe un accorciamento inammissibile del corso delle istanze, tanto più che il Consiglio federale non possiede la stessa facoltà conoscitiva delle istanze cantonali. La decisione è in questo punto quindi pure da rinviare per nuova decisione. Resta da aggiungere, in tale contesto, che la portata della perizia è retta dalle condizioni locali e che è diversa da caso a caso. Non è quindi in ogni caso necessario procedere a indagini circostanziate come evidentemente sembra ritenere l'istanza inferiore, indispensabili invece per esempio per una strada cantonale che conosca un traffico intenso (cfr. decisione del Consiglio federale del 14 agosto 1985 in re T. contra Consiglio di Stato del Cantone Ticino), non però per una strada secondaria con poco traffico, stretta e in pendio (cfr. n. 7 delle Istruzioni del DFGP del 13 marzo 1990 sul modo di fissare le deroghe alle limitazioni generali della velocità).

6. Riepilogando occorre constatare contrariamente all'avviso del Consiglio di Stato che sulle piazze di giro delle strade oggetto della controversia, senz'altro non è, sulla base delle norme generali della circolazione, vietato parcheggiare. Le istanze inferiori

ingiustamente non sono entrate nel merito della domanda di riduzione della velocità massima. La decisione deve quindi essere abrogata e la pratica dev'essere, ai sensi dei considerandi, rinviata all'istanza inferiore. Contrariamente a quanto avviene per il Tribunale federale il Consiglio federale non può rinviare la pratica all'autorità che ha deciso in prima istanza (art. 61 cpv. 1 PA).

Per tali ragioni il ricorso dev'essere accolto.

Dokumente des Bundesrates