

# **BGer 1C\_326/2025 vom 13. März 2026**

Bundesgericht, 2026-03-13, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_1C\\_326\\_2025](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_326_2025)

FR: TF 1C\_326/2025 du 13 mars 2026

IT: TF 1C\_326/2025 del 13 marzo 2026

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

Presentato tempestivamente contro una decisione finale dell'ultima istanza cantonale (art. 86 cpv. 1 lett. d e 90 LTF) nell'ambito di un progetto stradale, il ricorso in materia di diritto pubblico è di principio ammissibile (art. 82 segg. LTF). La legittimazione del ricorrente è data giusta l' art. 89 cpv. 1 LTF .

### **E. 1.2**

La conclusione volta ad annullare la risoluzione governativa del 21 aprile 2021 è inammissibile poiché, in virtù del carattere devolutivo del ricorso, tale decisione è stata sostituita dalla sentenza cantonale dell'8 maggio 2025 unica impugnabile dinanzi al Tribunale federale (cfr. art. 86 cpv. 1 lett. d LTF; DTF 146 II 335 consid. 1.1.2).

### **E. 2.1**

Con il ricorso in materia di diritto pubblico si può far valere la violazione del diritto federale ( art. 95 lett. a LTF ), che il Tribunale federale applica d'ufficio ( art. 106 cpv. 1 LTF ). Secondo l' art. 42 cpv. 1 e 2 LTF , il ricorso deve essere motivato in modo sufficiente, spiegando nei motivi perché l'atto impugnato viola il diritto. Il Tribunale federale, che non è un'istanza di appello, esamina in linea di principio solo le censure sollevate ( DTF 150 IV 360 consid. 3.2.1; 150 V 340 consid. 2). Quando viene invocata la violazione di diritti costituzionali, come nel caso concreto, esso vaglia le censure solo se sono state esplicitamente sollevate e motivate in modo chiaro e preciso, rispettando le esigenze di motivazione accresciuta dell' art. 106 cpv. 2 LTF ( DTF 150 I 50 consid. 3.3.1; 141 I 36 consid. 1.3).

### **E. 2.2**

Nella misura in cui la vertenza concerne l'interpretazione e l'applicazione di norme del diritto cantonale, tali disposizioni sono esaminate dal Tribunale federale soltanto sotto il ristretto profilo dell'arbitrio ai sensi dell' art. 9 Cost. ( DTF 151 I 354 consid. 2.1; 150 I 80 consid. 2.1). Esso si scosta dalla soluzione adottata dall'autorità cantonale di ultima istanza solo se risulta insostenibile, in contraddizione palese con la situazione effettiva o gravemente lesiva di una norma o di un chiaro principio giuridico ( DTF 149 II 225 consid. 5.2; 144 I 113 consid. 7.1). Non risulta per contro arbitrio dal fatto che un'altra soluzione potrebbe entrare in linea di conto o sarebbe preferibile ( DTF 148 I 127 consid. 4.3; 148 II 121 consid. 5.2). Pertanto, se l'applicazione della legge svolta dall'autorità cantonale non si rivela irragionevole, né manifestamente contraria al senso e allo scopo della disposizione o della legislazione in questione, tale interpretazione va confermata anche qualora un'altra soluzione sia ipotizzabile, se non addirittura preferibile ( DTF 150 I 50 consid. 3.2.7). La decisione deve risultare manifestamente insostenibile sia nella motivazione che nel risultato ( DTF 150 IV 360 consid. 3.2.1), ciò che spetta al ricorrente dimostrare ( DTF 144 III 145

consid. 2).

### **E. 2.3**

Il Tribunale federale fonda il suo ragionamento giuridico sui fatti accertati dall'autorità inferiore ( art. 105 cpv. 1 LTF ). Giusta l' art. 97 LTF , l'accertamento dei fatti può essere censurato soltanto se è stato svolto in modo manifestamente inesatto, ovvero arbitrario ( DTF 151 I 41 consid. 3.4; 150 II 537 consid. 3.1), oppure in violazione del diritto ai sensi dell' art. 95 LTF e l'eliminazione del vizio può essere determinante per l'esito del procedimento. Con riferimento alla valutazione delle prove e all'accertamento dei fatti, il tribunale incorre nell'arbitrio soltanto se misconosce manifestamente il senso e la portata di un mezzo di prova, se omette senza valida ragione di tener conto di un elemento di prova importante, suscettibile di modificare l'esito della vertenza, oppure se ammette o nega un fatto ponendosi in aperto contrasto con gli atti di causa o interpretandoli in modo insostenibile ( DTF 148 I 127 consid. 4.3; 148 IV 356 consid. 2.1).

### **E. 2.4**

Nella misura in cui il ricorrente contesta l'indennità espropriativa, lamenta svariati disagi e perdite economiche legate alla fase di realizzazione del progetto stradale - segnatamente l'inutilizzabilità delle superfici espositive e dei parcheggi - e critica la sistemazione finale del fondo, ritenuta inidonea per la presenza di un piazzale a doppia pendenza che ostacolerebbe il transito di veicoli a bassa altezza da terra, il gravame è inammissibile. Come indicato dall'autorità inferiore, tali questioni non rientrano nell'oggetto della presente procedura di approvazione del progetto stradale. La definizione dei provvedimenti puntuali di ripristino, così come la pretesa diminuzione del valore commerciale dello stabile in seguito alla perdita di superfici per posteggi e stalli espositivi, attengono alla determinazione dell'indennità espropriativa (cfr. art. 11 lett. b della legge ticinese sull'espropriazione dell'8 marzo 1971 [Lespr; RL 710.100]) e saranno eventualmente esaminate, in assenza di accordo, nella successiva procedura di espropriazione (cfr. art. 26 cpv. 1 e 2 della legge cantonale sulle strade del 23 marzo 1983 [Lstr; RL 725.100]; sentenza 1C\_339/2024 del 30 ottobre 2025 consid. 2.3).

### **E. 3.1**

Come rilevato nel giudizio avverso, in seguito alla revisione della Lstr entrata in vigore il 1° gennaio 2007, in Ticino lo strumento per pianificare e realizzare le strade cantonali è il progetto stradale (art. 10 cpv. 1 Lstr). Quest'ultimo deve indicare, tra l'altro, il tracciato della strada, l'assetto, lo sviluppo planimetrico e altimetrico, le opere previste, principali e accessorie, comprese quelle di protezione esterna, gli allacciamenti delle infrastrutture e, se del caso, gli accessi ai fondi (art. 10 cpv. 2 lett. a Lstr). La succitata revisione ha integrato nella procedura di approvazione anche la fase di pubblicazione degli atti, di notificazione delle pretese e quella dell'evasione delle contestazioni prevista dalla Lespr. Pertanto, il progetto dev'essere segnatamente accompagnato da una relazione sull'opera, da un piano dal quale risultino la situazione dei fondi toccati dall'espropriazione con l'eventuale rettifica dei confini, da una tabella d'espropriazione nella quale siano indicati i singoli fondi interessati e per ciascuno di essi i titolari dei diritti espropriati, la natura di tali diritti, la qualità degli immobili, la superficie oggetto dell'espropriazione, nonché dalle offerte d'indennità (cfr. art. 17 cpv. 1 lett. a-d Lstr).

### **E. 3.2**

Il progetto stradale è approvato dal Consiglio di Stato che decide anche sulle questioni preliminari proprie della procedura espropriativa, come le opposizioni alla pubblica utilità e le domande di modifica dei piani (art. 23 Lstr). Al Tribunale d'espropriazione compete invece di concedere, all'occorrenza, l'anticipata immissione in possesso dei diritti espropriati (cfr. art. 52-53 Lespr ) e, dopo l'approvazione del progetto stradale e in assenza di un accordo, di svolgere la procedura di stima, stabilendo le indennità espropriative sulla scorta delle pretese annunciate (cfr. art. 26 Lstr).

### **E. 3.3**

La Corte cantonale decide con piena cognizione sui ricorsi contro le decisioni di approvazione dei progetti stradali cantonali pronunciate dal Consiglio di Stato (art. 25 Lstr). In concreto, ha tuttavia precisato che tale potere, esteso anche all'esame dell'opportunità, va esercitato con riserbo, segnatamente su questioni con forte valenza tecnica come nella fattispecie. Ciò non le ha tuttavia impedito di esaminare nel merito le principali censure sollevate dal ricorrente, riconoscendo l'interesse pubblico e la proporzionalità del progetto. Contrariamente a quanto addotto nel gravame, il fatto di aver esercitato il suo esame con ritegno su profili tecnici e specialistici - segnatamente in relazione all'impostazione progettuale viaria e alle soluzioni alternative, agli effetti sulla sicurezza stradale e sulla gestione dei flussi del traffico, nonché agli scenari di esondazione del lago Verbano - non comprova di massima l'arbitrio nell'accertamento dei fatti o nella valutazione delle prove. La giurisprudenza ammette, infatti, che la piena cognizione di cui gode un'autorità di ricorso non le vieta di vagliare con riserbo simili questioni ( DTF 133 II 35 consid. 3 e rinvii; sentenze 1C\_339/2024, citata, consid. 3.2 e 1C\_758/2021 del 2 settembre 2022 consid. 5.5).

### **E. 4.1**

In primo luogo, l'insorgente lamenta l'incompletezza del progetto stradale e la "mancata applicazione del diritto ambientale".

### **E. 4.2**

Egli invoca in termini generici una violazione del diritto federale senza tuttavia indicare le disposizioni pertinenti né spiegare, conformemente all' art. 42 cpv. 2 LTF , in che modo la decisione impugnata le violerebbe (cfr. consid. 2.1). La sua critica si esaurisce nel citare genericamente la "Direttiva sui provvedimenti di costruzione e d'esercizio per limitare il rumore dei cantieri nella versione del 24 marzo 2006" e la "Direttiva concernente le misure funzionali e tecniche per la limitazione delle emissioni di inquinanti atmosferici dai cantieri nella versione del 1° gennaio 2009" allestite dall'UFAM. Pertanto, la censura risulta di principio inammissibile.

### **E. 4.3**

In ogni caso, nella misura in cui il ricorrente richiama l'art. 4 dell'ordinanza concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente del 19 ottobre 1988 (OEIA; RS 814.011), sostenendo che il progetto stradale sarebbe carente "per quanto riguarda gli impatti ambientali derivanti dal cantiere", in particolare per la mancata applicazione delle direttive sui cantieri allestite dall'UFAM, la critica risulta infondata.

In concreto, l'autorità inferiore ha rilevato che il progetto stradale in questione non è soggetto all'esame sull'impatto ambientale (EIA), circostanza non contestata, osservando che nella fase di approvazione del progetto non occorre di massima pianificare nel dettaglio

l'esecuzione dei lavori, poiché vari elementi saranno definiti nella fase esecutiva. Infatti, giusta l' art. 4 OEIA , nel caso di impianti che non sottostanno all'obbligo dell'esame dell'impatto sull'ambiente, sono applicate le prescrizioni in materia di protezione dell'ambiente ( art. 3 OEIA ), senza che venga steso un rapporto concernente l'impatto sull'ambiente ai sensi dell' art. 7 OEIA . La norma impone dunque, in ogni caso, il rispetto delle prescrizioni in materia di protezione dell'ambiente, senza esigere la definizione anticipata delle misure di cantiere (cfr. DTF 118 Ia 299 consid. 3b/aa; sentenze 1C\_22/2016 del 4 aprile 2019 consid. 8 e 1C\_321/2010 del 24 marzo 2011 consid. 7). Come rilevato anche dall'UFAM nelle sue osservazioni, essa non esclude quindi la prassi ritenuta dall'autorità inferiore, secondo cui le misure concrete possono essere definite in una fase più avanzata del progetto. Ne consegue che, nella fattispecie, la conclusione dei giudici cantonali, secondo cui allo stadio attuale "non vi è un obbligo di presentare un piano di cantiere", non risulta contraria al diritto federale.

## **E. 5**

In secondo luogo, il ricorrente invoca la violazione della garanzia della proprietà. Giusta l' art. 26 Cost. la proprietà è garantita (cpv. 1). In caso d'espropriazione o di restrizione equivalente della proprietà è dovuta piena indennità (cpv. 2). Secondo l' art. 36 Cost. una restrizione di questo diritto fondamentale deve avere una base legale (cpv. 1), essere segnatamente giustificata da un interesse pubblico (cpv. 2), nonché proporzionata allo scopo (cpv. 3). Il principio della proporzionalità esige che il provvedimento dell'autorità sia idoneo e necessario a raggiungere lo scopo prefisso e che sussista un rapporto ragionevole tra questo scopo e i mezzi impiegati, rispettivamente gli interessi compromessi ( art. 36 cpv. 3 Cost. ; DTF 151 I 3 consid. 7.7; 150 I 154 consid. 7.5.1). Esso richiede che la misura sia in grado di produrre i risultati previsti (regola dell'idoneità) e che quest'ultimi non possano essere raggiunti con una misura meno incisiva (regola di necessità); detto principio vieta inoltre ogni tipo di limitazione che va oltre lo scopo perseguito e richiede una relazione ragionevole tra quest'ultimo e gli interessi pubblici o privati implicati (principio di proporzionalità in senso stretto), criterio che implica una ponderazione degli interessi ( DTF 151 I 337 consid. 7.1; 150 I 120 consid. 4.1.1).

Il Tribunale federale esamina di massima liberamente se un provvedimento si fonda su un interesse pubblico e rispetta il principio della proporzionalità. Esso si impone nondimeno un certo riserbo quando, come in concreto, si tratta di considerare circostanze locali meglio conosciute dalle autorità o dirimere questioni di mero apprezzamento ( DTF 147 I 450 consid. 3.2.5; 142 I 162 consid. 3.2.2 con rinvii; sentenze 1C\_472/2023 del 3 settembre 2024 consid. 4 e 1C\_486/2019 del 16 ottobre 2020 consid. 3.2).

## **E. 6.1**

Il ricorrente contesta anzitutto l'esistenza di un interesse pubblico. Con riferimento all'allargamento del calibro stradale e la posa di una fascia polivalente centrale, sostiene che tale interesse non possa essere desunto automaticamente dalle indicazioni del Piano direttore cantonale (PD) e del Programma d'agglomerato del Locarnese (PALoc2), trattandosi di strumenti vincolanti per le sole autorità che non dispenserebbero da una concreta ponderazione degli interessi nel singolo progetto. Osserva inoltre che, contrariamente a quanto ritenuto dall'autorità inferiore, il Polo di sviluppo economico di Riazzino richiamato dal PD sarebbe stato tradotto nel Piano regolatore di Locarno quale "Zona industriale d'interesse cantonale" (IIC), senza tuttavia essere direttamente servito dal

tratto stradale in oggetto, poiché situato a sud della linea ferroviaria. Rimprovera quindi alla Corte cantonale di non aver dimostrato la necessità dell'intervento alla luce della situazione reale del comparto. Con riferimento alla sicurezza stradale, richiamando i rapporti dell'ing. B. \_\_\_\_\_ del 28 novembre 2017 e del 30 settembre 2021, l'insorgente sostiene che, nel periodo 2013-2020, solo cinque incidenti avvenuti lungo il tratto sarebbero legati a movimenti secanti, mentre la maggior parte degli stessi deriverebbe da tamponamenti, distrazioni o dal superamento della capacità dell'asse stradale. Contesta quindi la valutazione secondo cui il numero di incidenti andrebbe qualificato come "non trascurabile", ritenendola priva di un adeguato raffronto con l'elevatissimo volume di traffico giornaliero. Aggiunge che la riduzione della velocità da 60 a 50 km/h sarebbe già di per sé sufficiente a migliorare la sicurezza e che mancherebbero analisi comparative sull'efficacia delle corsie polivalenti in contesti analoghi. Quanto alla fluidità del traffico, richiamando la perizia C. \_\_\_\_\_ SA del 2 luglio 2015 da lui presentata in sede cantonale, afferma che i rallentamenti dipenderebbero dal "raggiungimento delle capacità della rete stradale dovuto all'eccessivo traffico" e non dalle manovre di svolta, sicché la fascia polivalente non apporterebbe benefici apprezzabili della situazione viaria, risolvibile unicamente tramite misure di riduzione o trasferimento dei flussi veicolari. Ciò posto, sarebbe in "maniera del tutto incomprensibile e arbitraria" riconoscere un interesse alla creazione della fascia polivalente a causa dell'importante traffico in quanto il minimo rallentamento causato dal singolo veicolo che intende svoltare comporterebbe il blocco del transito. Conclude che l'interesse pubblico alla riqualifica urbana non basterebbe, da solo, a giustificare l'intervento progettato.

Quanto all'innalzamento del campo stradale, invece, l'insorgente ne contesta l'utilità pratica, sostenendo che consentirebbe di mantenere percorribile la strada solo per circa 30 cm oltre la quota di esondazione del lago Verbano (da 197,00 a 197,30 m s.l.m.), citando a tale riguardo il rapporto elaborato dallo studio D. \_\_\_\_\_ SA nell'ottobre 2017. Richiama inoltre il futuro collegamento stradale A2-A13 (realizzazione di un nuovo tracciato autostradale tra il Bellinzonese e il Locarnese), che sarebbe già progettato a quote di sicurezza, per dedurre che l'intervento servirebbe, fino alla sua realizzazione (orizzonte 2035/2040), a fronteggiare al più uno o due eventi di esondazione, posta la frequenza di tale evento ogni 20-40 anni. A suo dire, l'innalzamento non migliorerebbe l'accessibilità del comparto, prevalentemente lavorativo e commerciale, poiché in caso di esondazione le attività lungo il tratto sarebbero comunque colpite, in quanto molti edifici sorgono "alla stessa quota stradale (o poco più) e verrebbero quindi anch'essi toccati dall'esondazione". L'accessibilità regionale resterebbe inoltre garantita dalla ferrovia e, se del caso, da interventi di soccorso per via aerea o lacustre. Lamenta infine l'assenza di accertamenti sugli effetti concreti di esondazioni passate o future, ritenendo arbitraria la conclusione secondo cui l'innalzamento costituirebbe un'esigenza imprescindibile.

### **E. 6.2.1**

Contrariamente a quanto addotto nel gravame, l'interesse pubblico alla realizzazione della fascia polivalente centrale che impone l'allargamento del calibro non è stato unicamente desunto, in modo automatico, dalle indicazioni contenute nella pianificazione direttrice (PD) e d'agglomerato (PALoc2), ma fondato in particolare sul contesto viario del comparto. Infatti, la Corte cantonale ha considerato un traffico giornaliero medio superiore a 20'000 veicoli, la presenza di numerosi accessi laterali e la coesistenza intensa di traffico di attraversamento e di accesso ai fondi, circostanze non contestate dall'insorgente. Ha inoltre

rilevato che il progetto interessa un tratto classificato come strada principale secondo l'art. 57 cpv. 2 della legge federale sulla circolazione stradale del 19 dicembre 1958 (LCStr; RS 741.01; cfr. pure l'art. 3 e allegato 2 lett. a n. 13 dell'ordinanza concernente le strade di grande transito del 18 dicembre 1991 [RS 741.272]), costituente uno dei due assi principali del piano di Magadino. In tale contesto, ha riconosciuto l'interesse pubblico all'allargamento del calibro per migliorare la gestione delle svolte e la sicurezza del traffico secante, indipendentemente dal fatto che la fluidità complessiva dell'asse dipenda da fattori sovraordinati (tra cui il prospettato collegamento A2-A13), circostanza - quest'ultima - riconosciuta anche dalla perizia C. \_\_\_\_\_ SA del 2 luglio 2015 richiamata nel gravame. Tale dato non esclude di principio un interesse pubblico sufficiente all'intervento. In presenza di volumi di traffico elevati, singole svolte a sinistra, senza una corsia di preselezione, possono in linea di principio incidere negativamente sulla scorrevolezza e sulla sicurezza dei flussi. È poi ragionevole ritenere che, in tale contesto, una corsia polivalente centrale è idonea quantomeno a consentire o facilitare in modo ordinato le manovre di svolta, sottraendole al flusso principale.

### **E. 6.2.2**

Sotto il profilo della sicurezza, l'autorità inferiore si è poi fondata su una valutazione globale, rilevando che, pur in assenza di incidenti mortali, il numero complessivo degli eventi registrati non è trascurabile rispetto alle caratteristiche del tratto e al numero degli accessi laterali. Essa ha esaminato i dati sull'incidentalità e considerato pure la perizia richiamata nel ricorso. Il diverso apprezzamento addotto dall'insorgente non dimostra l'arbitrio nella valutazione delle prove (cfr. consid. 2.3). Infatti, le misure destinate a migliorare, anche soltanto parzialmente rispetto alla situazione esistente, la sicurezza degli utenti della strada rispondono di massima a un interesse pubblico riconosciuto. È inoltre sostenibile valorizzare la corsia polivalente centrale quale elemento di moderazione percettiva del traffico, idoneo ad attirare l'attenzione dei conducenti, nonché a segnalare la sensibilità del luogo. Il fatto che i veicoli in senso opposto debbano talvolta rallentare o arrestarsi per consentire le manovre di svolta non può ragionevolmente escludere l'interesse pubblico all'allargamento progettato, trattandosi di una conseguenza tipica dei sistemi di gestione dei flussi secanti su corsie parallele. A tale riguardo, è quindi decisivo il fatto che, per esperienza generale, la fascia polivalente riduce otticamente il calibro stradale, favorendo di riflesso una maggiore attenzione dell'utenza, e conceda nel contempo uno spazio maggiore per le svolte (cfr. sentenza 1C\_285/2010 del 13 gennaio 2011 consid. 4.1). Per il resto, l'insorgente non indica su quali basi giuridiche sarebbe necessaria la dimostrazione di una soglia minima di incidentalità (mortale) o la previa realizzazione di studi specifici sugli effetti della fascia polivalente in contesti analoghi. In concreto, simili presupposti non sono condivisibili. Ne consegue che, nella fattispecie, l'apprezzamento secondo cui la fascia polivalente centrale è idonea a migliorare la gestione e la sicurezza dei flussi secanti sul tratto interessato, poggia su un interesse pubblico riconoscibile.

### **E. 6.3**

Neppure le censure sull'innalzamento del campo stradale risultano fondate. La Corte cantonale, richiamando proprio il rapporto della D. \_\_\_\_\_ SA dell'ottobre 2017, ha infatti inserito l'intervento in un sistema coerente di opere già realizzate nelle aree limitrofe, tarate sulla quota di sicurezza di 197,30 m s.l.m. (rotonde, sottopassi, innalzamenti di tratte contigue), individuando nella tratta litigiosa il "punto debole" della rete viaria. Pertanto, decisivo non è soltanto il beneficio in termini di continuità del transito a tale quota, ma

anche la funzione strategica della tratta quale collegamento principale e, in caso di interruzioni elettriche o guasti dei sistemi di pompaggio dei sottopassi di Quartino e Riazzino, quale unico collegamento praticabile nella zona. Ciò posto, la sporadicità delle esondazioni del lago Verbano non esclude l'esigenza di garantire, nelle migliori condizioni possibili, la viabilità per i mezzi di soccorso, d'intervento e di approvvigionamento, tanto più in presenza dell'incertezza temporale del futuro collegamento A2-A13 - non contestata. Il fatto che alcune attività possano comunque subire limitazioni in caso di esondazione non rende insostenibile la finalità perseguita. In questo senso, non è criticabile la conclusione secondo cui l'innalzamento contestato mira a preservare la funzionalità della rete e l'accessibilità del comparto, integrando un interesse pubblico sufficiente, senza che occorra dimostrare che ogni singola attività commerciale rimarrebbe operativa durante l'evento. Invero, il criterio determinante espresso dalla Corte cantonale è la continuità della viabilità e non la tutela puntuale delle singole attività private. Visto quanto precede, l'interesse pubblico al progetto stradale è quindi dato.

### **E. 7.1**

L'insorgente ritiene poi che il progetto litigioso sia lesivo del principio della proporzionalità. Riprendendo in larga misura le argomentazioni già adottate contro l'interesse pubblico dell'opera, egli reputa anzitutto inutile la realizzazione della fascia polivalente centrale, poiché non sarebbe idonea a migliorare la sicurezza né la fluidità del traffico, come risulterebbe dai rapporti dell'ing. B. \_\_\_\_\_ del 28 novembre 2017 e del 30 settembre 2021, nonché dalla perizia C. \_\_\_\_\_ SA del 2 luglio 2015. Egli invoca inoltre soluzioni alternative meno incisive, quali il potenziamento delle corsie di preselezione già esistenti o la realizzazione puntuale di nuove corsie nei punti più critici, che avrebbero dovuto essere oggetto di una specifica analisi comparativa nell'ambito della ponderazione degli interessi. Sostiene poi che l'allargamento del calibro stradale incida in modo particolarmente gravoso sulla sua proprietà, comportando la perdita di superfici destinate a posteggi e stalli espositivi, con ripercussioni sulla funzionalità del fondo e sull'attività commerciale. A ciò si aggiungerebbero i disagi legati al cantiere nonché una pretesa violazione della parità di trattamento, poiché l'allargamento è previsto su un solo lato della carreggiata, sebbene vi sarebbero margini anche sul lato opposto.

Per quanto concerne l'innalzamento del campo stradale, l'insorgente propone una diversa gestione del traffico in caso di esondazione, segnatamente mediante deviazioni temporanee dei flussi su itinerari alternativi, sia a nord (itinerario collinare lungo Cugnasco, Brione s. Minusio e Locarno) sia a sud (comparto industriale a sud della linea ferroviaria), eventualmente con sensi unici contrapposti per creare un "anello di circolazione" attorno all'asse in oggetto. Egli reputa sproporzionato un intervento comportante un cantiere di lunga durata a fronte della sporadicità degli eventi di esondazione e contesta l'accertamento secondo cui i lavori sarebbero prevalentemente notturni, osservando che il programma lavori agli atti indicherebbe unicamente 32 giorni di lavori notturni su un totale di 170 giorni. Critica inoltre l'impatto generale del progetto sulle attività commerciali, sostenendo che tali aspetti avrebbero dovuto essere esaminati già nella valutazione della proporzionalità e non rinviati alla successiva procedura di espropriazione. In particolare, afferma che diverse attività risulterebbero "infossate" rispetto alla nuova quota stradale, comportando conseguenze negative per i commerci e l'esigenza di adeguamenti tecnici.

### **E. 7.2.1**

Sull'allargamento del calibro stradale, la Corte cantonale ha spiegato in modo circostanziato perché le varianti proposte non offrono vantaggi equivalenti alla fascia polivalente centrale. Essa ha sostanzialmente rilevato che, in presenza di numerosi accessi e attività distribuite lungo l'intero tratto, interventi puntuali (di preselezione o nuove corsie) comporterebbero un assetto frammentato e continui adeguamenti futuri, mentre la soluzione progettata garantisce un'impostazione uniforme e strutturale per la gestione dei flussi secanti. Tenuto conto delle specificità locali meglio conosciute dalle autorità cantonali, non vi è motivo di rimettere in discussione tale apprezzamento ( DTF 147 I 450 consid. 3.2.5; 142 I 162 consid. 3.2.2), che non risulta comunque arbitrario, né di imporre l'analisi di ulteriori varianti, così come postulato dal ricorrente. Va infatti ribadito che il Tribunale federale non è un'autorità di appello in materia di progettazione stradale e, pertanto, non gli compete di massima sostituirsi all'autorità cantonale e stabilire nel dettaglio le caratteristiche concrete dell'impianto stradale (cfr. sentenze 1C\_575/2024 del 14 novembre 2025 consid. 5.2 e 1C\_758/2021, citata, consid. 2.2).

### **E. 7.2.2**

Sotto il profilo della proporzionalità in senso stretto, l'autorità inferiore ha inoltre tenuto conto delle ripercussioni del progetto sulla proprietà del ricorrente, segnatamente della riduzione delle superfici destinate a posteggi e stalli espositivi. Ha tuttavia ritenuto, a ragione, che l'intervento non renda impossibile né comprometta in modo insostenibile l'utilizzazione del fondo e le attività commerciali ivi insediate, osservando che l'accessibilità generale rimane garantita e risulta per certi aspetti migliorata, nella misura in cui i veicoli provenienti da Bellinzona potranno accedere direttamente anche dall'entrata posta più a est, senza dover invertire la marcia facendo capo alla rotonda. In ogni caso, la perdita di tali superfici, come pure l'asserita impossibilità di realizzare nuovi posteggi conformemente alla norma VSS 40 291, potrà essere eventualmente valutata successivamente nella determinazione dell'indennità espropriativa (cfr. consid. 2.4). Quanto alla fase di cantiere, la Corte cantonale ha ritenuto che l'organizzazione dei lavori è concepita per contenere i disagi, prevedendo anche interventi notturni e misure atte a garantire l'accessibilità alle attività commerciali durante gli orari di esercizio. Anche ammettendo che il programma lavori preveda effettivamente 32 giorni di interventi notturni su 170 complessivi, la combinazione di lavori notturni e le modalità esecutive diurne volte a preservare l'accessibilità - non contestate - è idonea a contenere le presumibili limitazioni d'uso durante la realizzazione dell'opera. Ne consegue che la prevalenza dei lavori diurni non rende di per sé sproporzionato l'intervento nel suo complesso. In ogni caso, l'impatto generale del progetto sull'attività commerciale dell'insorgente resta in larga misura ipotetico. L'interesse privato a conservare l'intera superficie degli stalli esterni, senza che l'attività commerciale e, in ogni caso l'utilizzo dello stabile, vengano pregiudicati nella loro essenza, non prevale quindi sull'interesse pubblico perseguito dall'opera che, va ribadito, concerne una strada principale di evidente importanza per il traffico regionale (cfr. sentenza 1C\_387/2012 del 27 febbraio 2013 consid. 4.3).

### **E. 7.2.3**

Va poi osservato che la censura relativa alla pretesa violazione del principio della parità di trattamento è inammissibile, poiché riproposta in modo appellatorio rispetto alle critiche sollevate in sede cantonale ( DTF 150 IV 360 consid. 3.2.1; 150 V 340 consid. 2). In ogni caso, la Corte cantonale l'ha respinta con una motivazione condivisibile, rilevando sostanzialmente che la scelta di procedere all'allargamento del calibro sul lato verso

Locarno, e non su quello opposto, si fonda su considerazioni tecniche legate alla linearità del tracciato, che non vi è motivo di rimettere in discussione trattandosi di circostanze locali meglio note alle autorità cantonali (cfr. consid. 5). Del resto, il principio della parità di trattamento ha una portata ridotta nell'ambito della pianificazione del territorio ( DTF 142 I 162 consid. 3.7.2). Di massima, come indicato nel giudizio avverso, l'interesse pubblico a un'opera non può essere efficacemente rimesso in discussione con il solo argomento ch'essa potrebbe, in astratto, essere realizzata anche su altri fondi ( DTF 105 Ib 187 consid. 3). Peraltro, il ricorrente non contesta che il lato maggiormente interessato dal progetto presenti una conformazione idonea a garantire la linearità del tracciato, limitandosi ad affermare che anche il lato opposto lo sarebbe. Egli ammette altresì che su quest'ultimo il tracciato "spancia" in un breve tratto, interrompendo la linearità. Ciò posto, egli non prospetta una soluzione con vantaggi manifestamente superiori tale da ritenere sproporzionata l'ingerenza nella sua proprietà che, peraltro, non è la sola toccata dal progetto stradale (cfr. sentenza 1C\_44/2012 del 10 settembre 2012 consid. 4.5).

#### **E. 7.2.4**

I generici accenni alla pretesa violazione degli art. 2 cpv. 1 e 3 OPT (RS 700.1), non sufficientemente motivata ( art. 42 cpv. 2 LTF ), non giustificano una diversa conclusione. Come visto, la Corte cantonale ha proceduto ad un'attenta ponderazione degli interessi, esaminando anche le alternative invocate dal ricorrente. L'autorità è comunque tenuta ad approfondire soltanto le varianti che entrano seriamente in considerazione: quelle che presentano svantaggi importanti o che, come nella fattispecie, non offrono vantaggi rilevanti possono essere scartate già sulla base di una valutazione sommaria ( DTF 139 II 499 consid. 7.3.1; sentenze 1C\_758/2021, citata, consid. 5.3 e 1C\_528/2018 del 17 ottobre 2019 consid. 4.1, in: URP 2020 pag. 190 segg.).

#### **E. 7.3**

Infine, quanto all'innalzamento del campo stradale, la Corte cantonale ha ritenuto, con una motivazione sostenibile, che le varianti prospettate dall'insorgente non offrano i medesimi vantaggi in termini di praticabilità, sicurezza e funzionalità. In particolare, ha osservato che le deviazioni ipotizzate non sono geograficamente pertinenti e si fondano su assi stradali di rango inferiore, con un calibro irregolare e non adeguato, segnatamente per il transito dei mezzi di soccorso e di approvvigionamento. La critica ricorsuale tende così, in larga misura, a sostituire il proprio apprezzamento a quello dell'autorità inferiore, la quale ha legittimamente privilegiato, a maggior ragione nell'ambito di una serie di interventi stradali, una soluzione idonea a garantire una viabilità diretta, continua e funzionale della zona, piuttosto che il ricorso a deviazioni su assi secondari in caso di esondazione. Tale apprezzamento non è criticabile. In relazione all'obiezione secondo cui, in caso di esondazione, talune attività lungo il tratto subirebbero comunque limitazioni o risulterebbero "infossate" rispetto alla nuova quota stradale, si rinvia a quanto già esposto riguardo all'interesse pubblico dell'opera (cfr. consid. 6. 3). Per questi motivi, il progetto stradale risulta proporzionato.

#### **E. 7.4**

Pertanto, ribadito che la valutazione della proporzionalità si fonda in ampia misura sull'apprezzamento delle circostanze locali meglio note alle autorità cantonali, non è in concreto ravvisabile una violazione della garanzia della proprietà (cfr. sentenza 1C\_472/2023, citata, consid. 4.2.4).

**E. 8**

In esito, il ricorso deve essere respinto, nella misura della sua ammissibilità. Le spese giudiziarie seguono la soccombenza ( art. 66 cpv. 1 LTF ). Non si attribuiscono ripetibili della sede federale ( art. 68 cpv. 1 e 3 LTF ).

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