

TI_GERICHTE 52.2018.80 vom 13. Dezember 2017

TI Tribunale d'appello, 2017-12-13, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_52.2018.80

FR: TI_GERICHTE 52.2018.80 du 13 décembre 2017

IT: TI_GERICHTE 52.2018.80 del 13 dicembre 2017

Erwägungen

E. 1

LPAm), è dunque ricevibile in ordine.

E. 1.2

Il giudizio può essere emanato sulla base degli atti, senza istruttoria (art. 25 cpv. 1 LPAm). La situazione dei luoghi e dell'oggetto della contestazione emerge in modo sufficiente dalle carte processuali. Il sopralluogo sollecitato dai ricorrenti non appare atto a procurare a questo Tribunale la conoscenza di ulteriori fatti rilevanti per il giudizio. 2. Gli insorgenti contestano il progetto in quanto non sarebbe conforme al principio di un'appropriata e parsimoniosa utilizzazione del suolo, posto che l'ampliamento del cimitero non sarebbe stato progettato in modo compatto, bensì estensivo e dispersivo. 2.1. Giusta l'art. 75 della Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999 (Cost.; RS 101), la Confederazione stabilisce i principi della pianificazione territoriale. Questa spetta ai Cantoni ed è volta ad un'appropriata e parsimoniosa utilizzazione del suolo e a un ordinato insediamento del territorio. A livello legislativo l'obbligo di pianificare è codificato all'art. 2 della legge federale sulla pianificazione del territorio del 22 giugno 1979 (LPT; RS 700). Secondo quest'ultima legge la pianificazione deve avere luogo in diverse tappe: pianificazione direttrice, pianificazione dell'utilizzazione e procedura del permesso di costruzione. Esse stanno in reciproco rapporto e formano un tutto coerente, di cui ogni parte adempie una specifica funzione. Il piano di utilizzazione viene adottato secondo le indicazioni del piano direttore (art.

E. 6

segg., 26 cpv. 2 LPT), sulla scorta di un'ampia coordinazione e valutazione (art. 1 cpv. 1 seconda frase, 2 cpv. 1 LPT) e nell'ambito di una procedura ove, di principio, è garantita protezione giuridica (art. 33 seg. LPT) e partecipazione democratica (art. 4 LPT). Il piano di utilizzazione - piano regolatore nel nostro Cantone - disciplina l'uso ammissibile del suolo (art. 14 segg. LPT). Esso rende inoltre vincolante verso i privati detto ordinamento oltre che il contenuto del piano direttore (art. 21 cpv. 1 LPT). La procedura del permesso di costruzione è invece intesa a chiarire la compatibilità di costruzioni o di impianti con la disciplina dell'utilizzazione sancita a livello di piano di utilizzazione (cfr. in particolare art. 22 cpv. 2 lett. a LPT). Essa ha come obiettivo l'attuazione del piano in un singolo caso. Tramite la stessa non è invece possibile adottare decisioni pianificatorie autonome. Essa non è infatti atta, sotto gli aspetti degli strumenti pratici, della protezione giuridica e della legittimazione democratica, a sostituire, completare o a modificare un piano di utilizzazione (cfr. RDATA I-1999 n. 22 consid. 2.2; STA 52.2013.433 del 9 dicembre 2014 consid. 2.1, 52.2008.143 del 6 agosto 2008 consid. 5.1). 2.2. Il principio invocato dai ricorrenti ha una valenza generale. Enuncia essenzialmente uno degli obiettivi fondamentali della

pianificazione. Spetta a quest'ultima, ossia a quella direttrice e, in particolare, a quella dell'utilizzazione (locale), concretizzarlo. Non ha invece una portata diretta, opponibile all'istante in licenza, nel quadro della procedura di rilascio del permesso di costruzione, la quale, essendo come accennato destinata ad accertare la conformità dell'intervento con la disciplina dell'utilizzazione sancita dal piano regolatore, non consente di regola, salvo eccezioni che qui non ricorrono, di eccepire la legittimità di quest'ultimo (cfr. DTF 123 II 337 consid. 3a; 119 Ib 480 consid. 5c; RDAT I-2003 N. 29 consid. 2; II-2001 N. 42; II-1999 N. 62 consid. 10c; Adelio Scolari, Commentario, II ed., Cadenazzo 1996, ad art. 21 LE n. 929). In concreto, la domanda di costruzione in esame è stata preceduta da una procedura pianificatoria semplificata, invero discutibile dal profilo formale ma insindacabile in questa sede, volta proprio ad adeguare la base (legale) pianificatoria al progetto di ampliamento del cimitero, con il fine di consentire la realizzazione della sua seconda tappa. Il progetto illustrato nell'ambito pianificatorio coincide sostanzialmente con quello oggetto della domanda e della licenza edilizia. È comunque conforme agli indirizzi ed ai (nuovi) vincoli pianificatori. Neppure i ricorrenti pretendono il contrario. Ora, se davvero ritenevano che il controverso ampliamento non rispondesse ai criteri di un'appropriata e parsimoniosa utilizzazione del suolo, i ricorrenti avrebbero dovuto contestarlo in sede pianificatoria e non, invece, attendere la procedura edilizia per farlo. Da questo profilo, come giustamente osservato dal Governo, la critica sollevata va dunque disattesa siccome tardiva ed irricevibile in questa sede. 2.3. Tardiva ed irricevibile è pure la lamentela degli insorgenti secondo cui la variante di piano regolatore sarebbe stata pubblicata soltanto sul FU, senza essere notificata loro personalmente. In effetti, a prescindere dal fatto che gli interessati non rendono verosimile di essere stati impediti di contestare tempestivamente la variante, un eventuale difetto di notificazione avrebbe dovuto essere sollevato non appena ne hanno avuto conoscenza, mediante ricorso al Consiglio di Stato contro la variante (cfr. art. 35 cpv. 1 e 3 LST). Ciò che non è (mai) avvenuto. È peraltro a torto che i ricorrenti pretendono che in concreto vi sia stata una lesione dell'art. 35 cpv. 1 LST. L'avviso personale prescritto dalla norma concerne infatti soltanto i proprietari fondiari inclusi nel perimetro del piano regolatore (nel caso di una revisione totale) o di una sua variante (cfr. Messaggio (n. 6309) del Consiglio di Stato del 9 dicembre 2009 concernente il disegno di legge sullo sviluppo territoriale, pag. 56). Ciò che non era il loro caso nella fattispecie. 3. I ricorrenti sostengono che la camera mortuaria prevista sul lato ovest, a confine con via Arsenale, non avrebbe potuto essere autorizzata, poiché non sarebbero adempiute le condizioni per concedere una deroga alla distanza dalla strada. Tutt'al più avrebbe potuto essere approvata a titolo precario ai sensi dell'art. 6a cpv. 3 Lstr. Ciò che il Municipio avrebbe peraltro ommesso di segnalare al Consiglio comunale al momento di richiedere il credito. 3.1. Giusta l'art. 67 cpv. 1 LST, in situazioni eccezionali e se l'osservanza delle disposizioni legali costituisce un rigore sproporzionato, possono essere concesse deroghe alla conformità di zona o a singole norme edilizie, purché ciò non pregiudichi in modo apprezzabile l'interesse pubblico o quello dei vicini. Il piano regolatore, prosegue la norma (cpv. 2), può stabilire una regolamentazione più restrittiva. Con questa codifica, il legislatore cantonale ha voluto "superare le incertezze legate a norme comunali lacunose, poco chiare o, peggio, del tutto assenti e mettere a disposizione di tutti i Comuni una valida base legale per la concessione di deroghe" (cfr. Messaggio n. 6309 citato, pag. 91). 3.2. A livello comunale, la facoltà di concedere deroghe è disciplinata dall'art. 60 NAPR, il quale prevede che il Municipio, sentito il Dipartimento del territorio, può concedere ed anche imporre deroghe alle presenti disposizioni (n. 1). La concessione o l'imposizione della deroga, precisa il disposto (n. 2), è

subordinata all'adempimento cumulativo delle seguenti condizioni: - esistenza di una base legale - esistenza di una situazione eccezionale - attuazione degli scopi previsti dalla legge - esclusione di oneri supplementari La decisione sulle deroghe, conclude la norma comunale (n. 3), deve essere motivata in modo esauriente nell'ambito del rilascio della licenza edilizia

3.3. Secondo la giurisprudenza, l'istituto della deroga è in generale volto a introdurre un elemento di flessibilità al fine di evitare che, in singoli casi, una prescrizione diventi inutilmente rigorosa. Presuppone dunque l'esistenza di una situazione eccezionale e che vengano reciprocamente soppesati gli interessi pubblici e privati in gioco, senza privare di scopo e senso la prescrizione da cui ci si vorrebbe scostare (cfr. René Wiederkehr/Paul Richli, *Praxis des allgemeinen Verwaltungsrechts*, Band II, Berna 2014, n. 377 segg.; Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, *Allgemeines Verwaltungsrechts*, VII ed., Zurigo/San Gallo 2016, n. 2663 segg.). In particolare, nel campo delle costruzioni, la deroga non ha per fine di consentire la realizzazione di soluzioni ideali, di favorire un'utilizzazione intensiva e ottimale delle costruzioni o di eludere disposizioni poco soddisfacenti (cfr. Scolari, *Commentario*, op. cit., ad art. 2 LE n. 695). La concessione di una deroga deve in ogni caso essere esaurientemente motivata in funzione della situazione concreta, tenendo segnatamente conto delle caratteristiche dei luoghi, della natura del progetto, delle finalità perseguite dalla normativa e degli interessi pubblici e privati coinvolti (cfr. STF 1C.207/2010 del 21 aprile 2011 consid. 4.3, pubbl. in: RtiD II-2011 n. 13; RDAT II-2002 n. 1 consid. 3.4 e 4; Adelio Scolari, *Diritto amministrativo. Parte generale*, II ed., Cadenazzo 2002, n. 794). Il cosiddetto precario è una forma particolare di licenza in deroga. Esso si configura come una semplice clausola del permesso eccezionale, mediante la quale il proprietario s'impegna, verificandosi determinati presupposti, a rimuovere l'opera a sue spese, rinunciando al risarcimento degli investimenti effettuati. È soltanto una condizione che viene inserita in ossequio al principio di proporzionalità nell'autorizzazione in deroga al fine di renderne possibile il rilascio (cfr. RDAT I-1991 n. 44; STA 52.2011.251 del 23 aprile 2012 consid. 2.2.3, 52.2004.413 del 10 febbraio 2005 consid. 3.6; cfr. anche RtiD I-2011 n. 22c consid. 5a; Scolari, *Diritto amministrativo*, op. cit. n. 796).

3.4. Nel caso concreto, il progetto prevede di edificare la camera mortuaria all'estremità ovest del quadrilatero sul confine con via Arsenale, classificata quale strada (comunale) di raccolta secondaria. Il manufatto in questione limitatamente a un fronte di 4.20 m non rispetta dunque la distanza di 3.00 m dal ciglio o filo esterno del marciapiede delle strade e piazze comunali prescritta dall'art. 8 n. 6 lett. b NAPR. Per questa ragione, con la domanda di costruzione è stata chiesta (anche) una deroga alla distanza da via Arsenale. In sede di rilascio del permesso, il Municipio, richiamato l'art. 5 NAPR, dal titolo "Inserimento nel paesaggio", ha motivato la concessione della deroga con la necessità di allineare il nuovo fabbricato all'attuale fronte del cimitero lungo la citata strada, allo scopo di garantire un armonioso inserimento nel paesaggio. La decisione è stata tutelata dal Governo, che a sua volta l'ha considerata giustificata da motivi architettonici e paesaggistici, in particolare dall'esigenza di mantenere l'allineamento con il muro di cinta del cimitero esistente. Tutto sommato, a ragione. Come illustrato sopra, l'intervento in esame non è avulso dal contesto in cui s'inserisce. Costituisce in effetti la II tappa del progetto d'ampliamento del cimitero, che è stata posta alla base della variante di PR entrata in vigore nel 2016. Ancorché quest'ultima non sia stata impostata in maniera da definire (graficamente) gli ingombri planimetrici delle nuove costruzioni previste nell'area oggetto dell'ampliamento, è chiaro che la ridefinizione dei vincoli di PR operata con la citata variante era finalizzata alla realizzazione di un progetto ben determinato (cfr. Rapporto di

pianificazione dell'ottobre 2015 concernente la variante di PR relativa all'ampliamento del cimitero, pag. 9 Figura 10), in cui le varie opere trovano una precisa collocazione sul terreno, in modo da dialogare correttamente tra loro e con la struttura del cimitero esistente. Da questo punto di vista, la camera mortuaria prevista sul confine con via Arsenale costituisce il vertice ovest del quadrilatero, allineato al muro di cinta del cimitero esistente, che concorre con quest'ultimo a delimitare il campo stradale. La sua ubicazione, sostanzialmente imposta dalle circostanze, è indubbiamente imprescindibile, sia per rispetto delle simmetrie che informano la nuova struttura cimiteriale, sia ai fini di un adeguato inserimento/collegamento di tale struttura nel/col contesto/com-plesso esistente. Certo, l'ampliamento del cimitero è teoricamente possibile anche altrimenti, in particolare prescindendo dal controverso manufatto. Vi è tuttavia un evidente interesse pubblico a non realizzare un progetto monco, che condurrebbe a risultati insoddisfacenti dal profilo estetico-architettonico. Alla concessione della deroga, implicitamente presa in considerazione dallo stesso legislatore comunale al momento di pianificare l'intervento, non ostano d'altro canto particolari interessi privati. I ricorrenti si limitano infatti ad ipotizzare rischi per la sicurezza stradale, che invero a questa Corte appaiono eccessivi, ritenuto che l'opera contestata si situa su un lungo tratto di strada rettilineo, in gran parte già delimitato dall'attuale muro di cinta, e che ai suoi lati sono previsti dei parcheggi, che pure contribuiranno visivamente a delimitare il campo stradale. D'altronde, considerata la cinta esistente e lo stesso progetto d'ampliamento sono improbabili, se non addirittura esclusi, eventuali futuri allargamenti del campo stradale. Un riordino stradale è peraltro già stato considerato nel quadro della variante di PR (cfr. Rapporto di pianificazione pag. 9 segg. e decisione d'approvazione del 23 febbraio 2016 pag. 7). Ferme queste premesse, nelle accennate particolari circostanze del caso concreto e per gli esposti motivi, il diniego della deroga costituirebbe un rigore sproporzionato, suscettibile di dar luogo a risultati irrazionali, non conformi agli obiettivi pianificatori recentemente adottati.

3.5. Va pure disattesa l'obiezione secondo cui l'autorizzazione avrebbe tutt'al più dovuto essere concessa a titolo precario. Considerate le finalità del cosiddetto precario (cfr. consid. 3.3) appare infatti d'acchito superfluo, allorquando istante in licenza è lo stesso ente pubblico, assortire di tale clausola il permesso concesso in via di deroga. Infondato è dunque pure il rimprovero mosso al Municipio di aver ommesso di segnalare al Consiglio comunale, al momento di richiedere il credito per la realizzazione del progetto, che la camera mortuaria prevista sul ciglio di via Arsenale avrebbe potuto essere costruita soltanto a titolo di precario. Aspetto, questo, che peraltro avrebbe semmai dovuto essere eccepito nel contesto di quella procedura, insorgendo contro la decisione di concessione del credito, e che, dunque, a prescindere dalla sua infondatezza nel merito, è comunque formalmente irricevibile in questa sede.

4. I ricorrenti contestano infine il numero di posteggi progettati, ritenendolo insufficiente, tenuto conto dei reali bisogni della struttura e della scarsa qualità del servizio di trasporto pubblico.

4.1. Il fabbisogno massimo ed il numero di posteggi privati necessari sono definiti dal regolamento cantonale posteggi privati (Rcpp), integrato negli articoli da 51 a 62 RLst, nella versione modificata il 13 maggio 2015 ed entrata in vigore il 19 maggio 2015 (cfr. BU 2015, 236; cfr. art. 51 cpv. 1 RLst). Tale regolamento si applica a tutte le costruzioni - in caso di nuove edificazioni, riattazioni e cambiamenti di destinazione (cfr. art. 51 cpv. 2 RLst), inclusi ampliamenti rilevanti (cfr. Commentario al regolamento cantonale posteggi privati, versione del 12 aprile 2016, pag. 2; Commentario Rcpp) - situate nei comuni elencati nell'allegato 1 (cfr. art. 51 cpv. 3 RLst), tra i quali rientra anche il Comune di Biasca, ad eccezione di quelle destinate all'abitazione, i cui

posteggi restano soggetti alle norme di attuazione dei piani regolatori comunali (cfr. art. 51 n. 2 lett. a NAPR). 4.2. Il principio fondamentale del Rcpp consiste nel considerare la possibilità di sostituire il veicolo privato con il trasporto pubblico. Per questo, prevede un meccanismo che, partendo dal fabbisogno massimo di riferimento, determinato in funzione dei contenuti della costruzione o dell'impianto e della superficie utile lorda (SUL) realizzata (cfr. art. 53-56 RLst), consente di stabilire il numero dei posteggi necessari, tenuto conto della qualità del servizio di trasporto pubblico (cfr. art. 59-60 RLst) o di altre situazioni particolari (cfr. art. 61), oppure, ancora, a seguito di una valutazione del singolo caso (cfr. art. 61a RLst). Il numero dei posteggi necessari così determinato non può quindi che essere inferiore o uguale al fabbisogno massimo di riferimento (cfr. art. 52 cpv. 4 RLst) e corrisponde all'offerta di posteggi da mettere a disposizione dell'utente (art. 52 cpv. 3 RLst). Si tratta, in tal senso, di un numero minimo, che di principio deve essere realizzato (cfr. art. 42 cpv. 3 LST; STF 1C_335/2015 del 3 marzo 2016 consid. 3.2, pubbl. in: RtiD II-2016 n. 7). Qualora ciò fosse impossibile o sproporzionato, in particolare per motivi tecnici, per ragioni ambientali o paesaggistiche (cfr. STA 52.2008.217 del 3 settembre 2008 consid. 2; Scolari, Commentario, op. cit., ad art. 29 LALPT n. 275 segg), all'obbligo di realizzare i posteggi subentrerà quindi l'imposizione di un contributo sostitutivo (cfr. art. 51 n. 3 NAPR; Commentario Rcpp, pag. 11). In ottemperanza al citato principio, il numero dei posteggi necessari corrisponde in linea di massima anche al numero massimo di posteggi che può essere concesso (cfr. Commentario Rcpp, pag. 9). In altri termini, la formazione di posteggi supplementari rispetto a quelli necessari non è ammessa dal Rcpp, diversamente da quanto avviene nel caso di stabili residenziali, ove il superamento del fabbisogno minimo prescritto dalle NAPR è possibile a condizione che vi sia un rapporto ragionevole con le esigenze dell'utilizzazione principale dello stabile rispettivamente degli stabili al cui servizio essi sono posti (cfr. STA 52.2015.499 del 17 marzo 2017 consid. 2.4, 52.2013.56 del 22 luglio 2014 consid. 2.4). Una certa elasticità è nondimeno data, quantomeno per gli stabili con contenuti commerciali, con altri contenuti (salvo le scuole) e per quelli con lavoro a turni (cfr. art. 60 cpv. 2 e 3 RLst), ove non vi è obbligo di applicare i valori più restrittivi (ossia le percentuali più basse), dal fatto che l'offerta di posteggi necessari è determinata attraverso una forchetta percentuale, applicata al valore (indicativo) del fabbisogno massimo di riferimento (cfr. art. 60 cpv. 1 RLst). Ne consegue che, per tali contenuti, il numero dei posteggi necessari varia forzatamente tra un valore minimo (da realizzare) ed un valore massimo (che può essere realizzato), ciò che permette, se del caso, di approfondire ulteriormente la ponderazione per tenere conto delle particolarità del caso concreto e, in particolare, dei diversi livelli di qualità del servizio di trasporto pubblico (cfr. STF 1C_335/2015 citata consid.

E. 6.3

). 4.3. La qualità del servizio di trasporto pubblico è definita dalla Sezione della mobilità con la collaborazione dei Comuni/Municipi sulla base dei criteri indicati agli art. 58 e 59 RLst. In sostanza, la qualità del servizio è suddivisa in tre livelli (da A a C), a ciascuno dei quali corrisponde una forchetta percentuale, che, applicata al fabbisogno massimo di riferimento, permette di stabilire il numero di posteggi necessari (cfr. art. 60 cpv. 1 RLst). Per facilitare la determinazione del livello di qualità del trasporto pubblico, la Sezione della mobilità mette a disposizione un piano (cfr. portale cartografico, consultabile sul sito: www.ti.ch/edilizia nella sezione: Sportello → Formulare e tabelle → Posteggi) nel quale il territorio cantonale - e, quindi, comunale - viene suddiviso in zone corrispondenti ai livelli da A a C (cfr. Commentario Rcpp, pag. 8; cfr. art. 59 cpv. 2 RLst). Sullo stesso sito è

disponibile un formulario excel per il calcolo automatico del numero di posteggi necessari, che può essere allegato alla domanda di costruzione. In calce a tale formulario è indicato che "l'eventuale numero minimo di parcheggi da realizzare è stabilito dalle norme comunali" e che "il numero di parcheggi previsti (ndr. dalla domanda) deve essere uguale o inferiore a quanto indicato al punto 5". Parrebbe quindi che sia senz'altro possibile realizzare meno posteggi di quelli determinati come necessari. Sennonché, come illustrato, il numero dei posteggi necessari non è soltanto un massimo, ma anche un minimo. Corrisponde in effetti all'offerta di posteggi da mettere a disposizione dell'utente (art. 52 cpv. 2 RLst). Ancorché lo scopo del Rcpp sia anche (o soprattutto) quello di limitare la formazione di posteggi privati non residenziali, al fine di disincentivare il traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e di altre forme di mobilità, quali i trasporti aziendali e il car pooling, ciò non significa ancora che non sussista alcun interesse pubblico a che venga creato almeno un certo numero di posteggi. Non avrebbe del resto senso calcolare il numero dei posteggi necessari, per poi consentire all'istante in licenza di realizzarne un numero inferiore o di non eseguirne affatto. Senza un numero minimo di posteggi è peraltro difficile immaginare come sia possibile imporre un contributo sostitutivo per quelli non realizzati. Il rinvio alle norme comunali è inoltre smentito dall'art. 43 cpv. 2 LST, secondo cui il Rcpp abroga - riservate disposizioni più restrittive a tutela dei nuclei o per motivi di mobilità e protezione dell'ambiente - tutte le norme comunali che definiscono il fabbisogno di posteggi privati, di modo che, attualmente, le NAPR si limitano di principio a disciplinare i posteggi destinati a contenuti residenziali, rinviando per il resto al Rcpp (cfr., per Biasca, art. 51 n. 2 lett. a e b NAPR). Sotto questo profilo, il citato formulario, che al suo punto 5 parla impropriamente di "numero massimo di parcheggi ammessi" anziché di numero di posteggi necessari, è impreciso ed addirittura fuorviante.

4.4. In concreto, l'istante in licenza, unitamente ai suoi progettisti, aveva previsto di realizzare, all'interno della superficie vincolata per l'ampliamento del cimitero (AP14), 15 posteggi in sostituzione del parcheggio (P3) stralciato, di cui quattro per il cimitero e gli altri undici a libera disposizione anche di altri utenti. Alla domanda è stato allegato il formulario per il calcolo dei posteggi necessari. Dallo stesso si evince che, partendo da un fabbisogno massimo di riferimento della struttura (mapp. _____ e _____) pari a sei posteggi ($0.1 \times 5'500 \text{ m}^2$) e tenuto conto della qualità del servizio di trasporto pubblico disponibile nella zona di situazione (individuato nel livello B) e della relativa forchetta percentuale (50-70%), il numero di posteggi necessari - impropriamente definito "posteggi totali ammessi" - ammonterebbe a 3-4. Da qui l'indicazione progettuale di riservare quattro stalli al cimitero. La Sezione della mobilità si è limitata a preavvisare favorevolmente il progetto a condizione che non venisse aumentato il numero di posteggi esistenti, ciò che in effetti non è mai stato in discussione ($15 < 19$). In sede di rilascio del permesso, per ragioni di sicurezza, il Municipio ne ha stralciati quattro, di modo che ne sono restati, complessivamente, undici. Confrontato alla censura d'insufficienza dei posteggi a disposizione del cimitero, il Consiglio di Stato, richiamandosi a disposizioni del RLst ormai superate, antecedenti la modifica 19 maggio 2015, ha sostanzialmente reputato che il calcolo proposto fosse corretto e che, visto il risultato (posteggi necessari = 4), l'obiezione sollevata fosse infondata. Al riguardo, il Tribunale osserva quanto segue. Giusta l'art. 56 RLst, il calcolo del fabbisogno massimo di riferimento per altri contenuti (non residenziali), tra cui rientrano i cimiteri, si effettua applicando i parametri della norma SN 640 281 dell'Unione dei professionisti svizzeri della strada (VSS), la quale, per tali impianti, prevede la formazione di 0.1 posteggi ogni 100 m² di superficie (cfr. Tabella 1; cfr. pure formulario excel per il calcolo automatico del numero

di posteggi necessari, punto 2 altri edifici di utilità pubblica). Nella fattispecie, il formulario allegato alla domanda ha considerato 5'500 m² . Senonché, il solo mapp. _____, sul quale sorge gran parte del cimitero esistente, ha un'estensione di 4'013 m² . Dal canto suo, il mapp. _____ consta di oltre 8'000 m² . Anche volendo considerare soltanto la striscia di terreno (con tombe) facente parte del cimitero attuale e l'area utilizzata per l'ampliamento del cimitero (AP14), si devono contare all'incirca 2'300 m² (misurazione approssimativa tramite SIFTI; cfr. pure Rapporto di pianificazione citato, pag. 10 Figura 11), per un totale, quindi, di 6'300 m² . Nonostante la maggiore superficie, il fabbisogno massimo di riferimento rimane dunque invariato ($0.1 \times 6'300 \text{ m}^2 = 6$ posteggi). Per quanto concerne la qualità del servizio di trasporto pubblico, il citato formulario indica il livello B. Dalla consultazione del portale cartografico allestito dalla Sezione della mobilità risulta tuttavia che l'area del cimitero attuale e, seppur di poco, pure quella del futuro ampliamento sono esterne al territorio comunale cui è attribuito il livello C. Di per sé, contrariamente a quanto assunto dalle istanze inferiori, la qualità del trasporto pubblico non giustifica quindi alcuna riduzione, per cui il numero dei posteggi necessari per il cimitero equivale a quello del fabbisogno massimo di riferimento ed è superiore a quanto previsto dal progetto ($6 > 4$). Il risultato non cambierebbe sostanzialmente neppure assegnando il livello C, in considerazione del fatto che il comparto attribuito a questo livello sfiora l'area del previsto ampliamento. Tenuto conto delle percentuali applicabili (70-100%), il numero di posteggi necessari varierebbe infatti tra 4 e 6, ma la situazione oltremodo periferica imporrebbe piuttosto di applicare il valore meno restrittivo (ossia la percentuale più elevata). Diversamente da quanto preteso dai ricorrenti, il difetto non comporta comunque l'annullamento del permesso. In applicazione del principio di proporzionalità è infatti sufficiente prevedere che degli undici parcheggi previsti, ne siano riservati sei - anziché soltanto quattro - al cimitero.

5. 5.1. Sulla scorta delle considerazioni che precedono, il ricorso va parzialmente accolto. Di conseguenza, il giudizio governativo impugnato è annullato, mentre la licenza edilizia del 10 gennaio 2017 è confermata alla (ulteriore) condizione che sei posteggi vengano riservati agli utenti del cimitero.

5.2. Dato l'esito, la tassa di giustizia, ridotta in proporzione alla preponderante soccombenza, è posta a carico dei ricorrenti, in solido, ritenuto che il comune ne va per principio esente (art. 47 cpv. 1, 2 e 6 LPAm). Agli insorgenti, non patrocinati, non vengono assegnate ripetibili, mentre gli stessi, in solido tra loro, rifonderanno al Comune, assistito da un legale, un'indennità per ripetibili di entrambe le istanze (art. 49 cpv. 1 e 3 LPAm). Per questi motivi, dichiara e pronuncia:

1. Il ricorso è parzialmente accolto. §. Di conseguenza:
 - 1.1. la decisione del 13 dicembre 2017 (n. 5696) del Consiglio di Stato è annullata;
 - 1.2. la decisione del 10 gennaio 2017 del Municipio di Biasca è confermata come indicato al consid. 5.1. 2. La tassa di giustizia di fr. 1'500.- è posta a carico dei ricorrenti, in solido. Agli stessi va restituito l'importo di fr. 300.- versato in eccesso a titolo di presumibili spese processuali. Gli insorgenti, in solido, verseranno inoltre al Comune di Biasca fr. 1'500.- a titolo di ripetibili per entrambe le istanze.
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
 - Il vicecancelliere