

## TI\_GERICHTE 90.2000.21 vom 31. Januar 2001

TI Tribunale d'appello, 2001-01-31, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti\\_gerichte\\_90.2000.21](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_90.2000.21)

FR: TI\_GERICHTE 90.2000.21 du 31 janvier 2001

IT: TI\_GERICHTE 90.2000.21 del 31 gennaio 2001

### Erwägungen

#### E. 3

aprile 1996).

Così lo descrive la scheda:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Importanza: Montagna del Ticino meridionale geologicamente molto interessante, con giacimenti triassici contenenti sauri fossili eccezionali. Paesaggio naturale ancora intatto, con flora insubrica ricca di specie rare. Villaggi ticinesi, caratteristici del \_\_\_\_\_ (stile \_\_\_\_\_).

L'oggetto abbraccia un vasto comprensorio, l'intero \_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_, e la strada prevista dal PG lo tocca unicamente per un breve tratto nella fascia pedemontana, all'estremo limite nord-est del territorio giurisdizionale del comune di \_\_\_\_\_.

La montagna è protetta dall'iscrizione non tanto per sue generiche virtù paesaggistiche, di natura estetica, sulle quali la scheda non si esprime, quanto per le sue peculiarità geologiche e paleontologiche di grande interesse, segnatamente per i giacimenti triassici ricchi di contenuti fossili che ne sono l'aspetto più saliente e prezioso; per il suo carattere naturale ancora intatto, caratterizzato da una flora insubrica ricca di specie rare; per la presenza di caratteristici villaggi sottocenerini.

L'oggetto da proteggere è formato da questa realtà composta e bisogna stabilire in che misura la modifica di singoli elementi è propria a incidere sull'identità dell'insieme, violando il precetto che l'oggetto iscritto nell'IFP dev'essere conservato intatto enunciato dall'art. 6 LPN.

Fatte queste premesse passiamo all'esame delle conclusioni e proposte contenute nel REIA e segnatamente nel Rapporto preliminare. Seguirà il 3. preavviso della CFNP.

Nel primo documento, dopo aver esposto il concetto di ■conservazione intatta■, che corrisponde essenzialmente a quanto sopra illustrato su questo tema, gli estensori esprimono il parere che ■per le sue ridotte dimensioni, l'inserimento di una strada nella zona marginale dell'area IFP in esame non risulta tale da pregiudicare o anche soltanto incidere sul valore globale dell'oggetto dell'inventario; d'altra parte però verranno toccati elementi segnalati dall'inventario (complessi agroforestali, specie rare). Sulla base di queste considerazioni l'impatto relativo a questo settore può essere ritenuto molto contenuto a condizione che vengano però rispettati, salvaguardati o comunque ricuperati i peculiari valori presenti nell'area di progetto■. Vengono quindi richiamate le proposte di

ricupero ecologico descritte al capitolo 5.3.

Il successivo documento conclude rilevando come l'approfondimento abbia permesso l'elaborazione di misure concrete per la riduzione dei conflitti e degli impatti sul patrimonio naturalistico dell'area in esame e la modifica del progetto in conformità con le richieste della CFNP.

In particolare è stata appurata la necessità di creare un sottopassaggio faunistico in corrispondenza dell'affluente del riale Segurida, quale unico corridoio migratorio di anfibi da e per il riale. Un ulteriore sottopasso, di dimensioni più contenute, a valle del tornante della nuova strada, potrebbe favorire l'eventuale passaggio oltre che di anfibi anche di rettili e di piccoli mammiferi. La sistemazione finale delle scarpate stradali e la valorizzazione del bosco adiacente consentirà il recupero naturalistico di un comparto attualmente degradato dal pascolo e dalla presenza di vegetazione esotica, l'inserimento nel paesaggio dell'opera ed il consolidamento di una zona soggetta a erosione. La gestione dei biotopi vicini rafforzerà il reticolo ecologico del comparto e ne aumenterà il pregio naturalistico e paesaggistico. Queste misure permetteranno di ridurre gli impatti del progetto sulla fauna locale e consentiranno nel contempo una parziale valorizzazione di ambienti attualmente degradati.

Nel suo terzo preavviso, del 16.10.98, la commissione ricorda di aver concluso nel precedente preavviso del 13.7.94 che il progetto presentato (variante \_\_\_\_\_) avrebbe causato un importante danno ai valori naturalistici e paesaggistici della zona interessata. In particolare sarebbe risultato un impatto negativo sull'habitat di diverse specie di rettili e anfibi protetti dalla LPN. Le misure di compensazione e di sostituzione proposte nel 1993 non avrebbero potuto garantire la sopravvivenza delle specie animali e vegetali rilevate. La commissione aveva quindi respinto il progetto e chiesto di rinunciare a qualsiasi attraversamento del riale \_\_\_\_\_ e delle aree direttamente confinanti a sud di quest'ultimo.

In un successivo sopralluogo non sono state presentate nuove basi valutative. La CFNP ha quindi confermato il 3.4.96 le conclusioni del precedente preavviso.

Riguardo al rapporto complementare del giugno 1997 la commissione osserva che vi si trova un approfondimento degli aspetti faunistici concernenti gli anfibi, i loro biotopi e i loro diversi corridoi migratori e che, diversamente dal precedente studio, l'affluente laterale del riale \_\_\_\_\_ viene ora indicato quale unico corridoio migratorio per anfibi. Il progetto tecnico sul quale lo studio complementare è basato non ha però subito cambiamenti all'infuori delle nuove misure proposte a salvaguardia dei valori naturalistici.

La CFNP ritiene che con la realizzazione di tutte queste misure, comprese quelle definite ulteriori nel documento, la situazione ecologica per le specie di anfibi rilevate vengano nettamente migliorata rispetto al progetto inizialmente sottoposto. Particolare importanza assume il corridoio per anfibi lungo l'affluente del riale \_\_\_\_\_. Questo corridoio dovrà essere integralmente mantenuto pure durante i lavori di costruzione. L'accompagnamento ambientale del progetto e il monitoraggio da assicurare anche dopo la fine dei lavori dovrà accertare il funzionamento di tutte le misure realizzate.

La CFNP mette quindi in guardia contro il pericolo che il netto miglioramento della fluidità conseguente alla nuova strada spinga ad altri miglioramenti e allargamenti o a ulteriori circonvallazioni di nuclei abitati; sviluppo incompatibile con la protezione dell'oggetto

IFP \_\_\_\_\_. Chiede quindi che le autorità competenti rinuncino ad altri interventi atti ad aumentare l'attrattiva di questa strada e ne mantengano l'attuale carattere su tutta la sua estensione.

La conclusione commissionale è che il progetto arreca un importante danno all'oggetto IFP n. \_\_\_\_\_ ai sensi dell'art. 6 LPN. Tuttavia la commissione non lo preavvisa negativamente ma dichiara che se le autorità competenti, dopo aver soppesato i diversi interessi in gioco, dovessero decidere di realizzarlo, lo riterrebbe rispettoso dell'oggetto IFP \_\_\_\_\_ per quanto sia possibile giusta l'art. 6 LPN nella misura in cui soddisfi le seguenti condizioni. Rimandiamo alla loro elencazione nel preavviso.

Nel dichiarare che il progetto presentato potrebbe, a precise condizioni, essere ritenuto per quanto possibile rispettoso dell'oggetto giusta l'art. 6 LPN, la Commissione fa implicitamente riferimento al capoverso primo del disposto. In concreto trova però applicazione il capoverso secondo: da un lato l'intervento sull'oggetto è previsto nell'esecuzione di un compito della Confederazione e dall'altro non è, con ogni evidenza, sorretto da un interesse nazionale. L'oggetto va dunque conservato intatto; non basta che lo si rispetti nella misura del possibile.

Il presupposto del rispetto per quanto possibile entra in considerazione solo nei casi in cui non si deve né si può conservare intatto l'oggetto: in quei casi lo si deve almeno rispettare nei limiti del possibile. Questa conservazione relativa è alternativa alla conservazione integrale ed è ammessa solo dove la legge non esige quest'ultima.

Se si deve mantenere intatto l'oggetto e ciò non è possibile si deve rinunciare all'intervento in quanto contrario all'art 6 cpv. 2 LPN. Non si può ripiegare sulla conservazione mitigata.

Col suo preavviso la CFNP ci rivela unicamente il suo parere circa il rispetto di questa condizione, non si esprime sulla possibilità di assicurare, attuando i provvedimenti descritti, la conservazione integrale. Non è tuttavia il caso di chiederle un ulteriore preavviso. Da quello in esame vanno tratte le informazioni utili ai fini del nostro giudizio integrandole a quelle largamente forniteci dal REIA e dal rapporto completo e di cui abbiamo riportato ampi stralci.

Ciò facendo terremo conto del concetto di intatto sviluppato dalla giurisprudenza, che ne attenua la radicalità, commisurandone il rigore alle finalità dell'istituto.

Ora, è ben chiaro che scopo dell'Inventario non è di escludere ogni intervento modificatore, diversamente da una riserva naturale protetta dove la natura dev'essere lasciata a sé stessa e l'uomo tenuto fuori. Se così fosse i villaggi non farebbero parte dell'Inventario, se non trasformati in musei. Ma così non è del \_\_\_\_\_; si pensi solo all'esempio di \_\_\_\_\_. Ora, se ciò vale per i villaggi, e ne giustifica entro certi limiti l'espansione a scapito del paesaggio naturale, se ciò vale addirittura per un limitato sfruttamento delle famose cave di \_\_\_\_\_, così, pur con tutte le limitazioni del caso, per le opere stradali che li collegano tra di loro. L'importante è che l'intervento sul palinsesto del paesaggio sia per prima cosa giustificato da importanti, prevalenti interessi e che la protezione cui mira l'iscrizione non ne risulti compromessa.

Proprio perché l'oggetto \_\_\_\_\_ è composto da elementi antitetici, con proprie esigenze da soddisfarsi in chiave dinamica, non possono, a priori, essere esclusi calibrati

aggiustamenti dei rispettivi rapporti. E' incompatibile con la descrizione dell'oggetto nell'inventario e con lo scopo della sua protezione che si escluda ogni cambiamento, e in definitiva che si imponga di conservare l'oggetto, nell'accezione che il termine intatto ha nel linguaggio comune. Dacciò la necessità di attribuirgli il significato datogli dalla giurisprudenza federale che alla conservazione integrale sostituisce una forma intermedia tra il congelamento allo status quo e il massimo rispetto possibile.

Se ora valutiamo l'impatto della strada alla luce delle pregresse considerazioni possiamo trarre le seguenti conclusioni.

### Paesaggio

Esaminiamo l'impatto del progetto sulpaesaggiodella montagna intesa come realtà percepibile otticamente, da proteggersi per la sua valenza estetica.

E' evidente che una strada di soli 500 mtl., con tutti gli accorgimenti previsti (si pensi alle scarpate coperte di vegetazione), non può turbare, sminuendone complessivamente il valore, questo insieme di cui lambisce solo e per un piccolo tratto l'estremo limite inferiore.

Il Rapporto EIA riporta il parere della CBN, competente in materia di PG per il giudizio estetico dell'opera e per la valutazione degli aspetti paesaggistici. Per la Commissione non si intravedono rilevanti differenze tra le due proposte circa l'inserimento nel paesaggio collinare; ambedue possono essere tenute in considerazione. Anche se poi precisa che la variante \_\_\_\_\_ presenta un paio di elementi discutibili rispetto alla soluzione \_\_\_\_\_, ossia l'emergenza del tornante dal terreno e la brusca interruzione della strada attuale contro il muro di sostegno della nuova. Sempre pure nel REIA troviamo citato il parere della SPU per la quale la variante \_\_\_\_\_ risulterebbe assai incisiva in un contesto paesaggistico unitario e pregiato che fa da separazione fisica tra la zona edificabile di \_\_\_\_\_ e il confine giurisdizionale di \_\_\_\_\_o. Si tratta di un ultimo baluardo verde che, se tagliato dalla progettata strada, perderebbe quell'integrità formale che con la villa \_\_\_\_\_ costituisce un elemento qualificante nel paesaggio. Per contro il tracciato della variante \_\_\_\_\_, pur toccando un paesaggio assai delicato, si snoderebbe su di un terreno completamente libero, molto discosto dalle zone edificabili di \_\_\_\_\_ e con uno sviluppo longitudinale meno costretto di quello previsto su \_\_\_\_\_.

### Aspetto geologico

La montagna è però specificamente dichiarata degna di protezione dall'Inventario per il suo grande interesse geologico e in particolare per i giacimenti triassici coi relativi fossili che ne fa uno dei più importanti al mondo. Per l'eccezionale importanza di questi valori, di incomparabile interesse geo-scientifico, si discute l'iscrizione del comprensorio nel patrimonio mondiale.

Abbiamo visto che con la soluzione Ligornetto si eviterebbe il danneggiamento degli affioramenti calcarei (tufo) presenti lungo il riale \_\_\_\_\_ e con opportune opere di consolidamento delle scarpate si frenerebbero i processi erosivi ora in atto all'interno dell'area forestale \_\_\_\_\_.

Rimane tuttavia il consumo effettivo di suolo (trasformazione del terreno in superficie impermeabile asfaltata o cementata) di 3.000.-- mq.

Perciò il settore ■suolo e affioramenti calcarei■ subisce un impatto definito importante dal REIA.

Questo ■consumo di suolo■ nella misura in cui risparmia gli affioramenti non appare tuttavia avere particolare incidenza sul valore geologico complessivo della Montagna.

Nessun pregiudizio al valore paleontologico (giacimenti e relativi fossili) viene d■altra parte segnalato.

#### Flora

La scheda cita inoltre tra i valori particolarmente degni di tutela la flora insubrica ricca di specie rare. Il REIA si dilunga su questo aspetto per concludere che se la variante \_\_\_\_\_ sarebbe stata fatale a specie di eccezionale importanza e rarità, non così la variante \_\_\_\_\_, il cui impatto è considerato contenuto, posto che l■unico frammento di territorio importante sotto il profilo qualitativo e quantitativo, il bosco lungo il riale \_\_\_\_\_, ■verrà toccato solo in minima parte. L■unica specie arborea rara eliminata (\_\_\_\_\_) ■potrà essere facilmente recuperata tramite un suo utilizzo preferenziale nelle opere di rimboscamento compensativo■. Si ricordi poi gli effetti benefici attribuiti alla cessazione del pascolamento nell■area di rimboschimento che permetterà a gran parte delle specie arbustive e erbacee rinvenute lungo il riale \_\_\_\_\_ di estendere sensibilmente il loro insediamento (ricupero parziale della fitocenosi del sottobosco).

Citiamo nuovamente la conclusione del rapporto: ■Con gli accorgimenti proposti tutta l■area di progetto subirà un notevole miglioramento rispetto alla situazione attuale, sia dal profilo forestale che da quello floristico.■

#### Fauna

La scheda non menziona la fauna tra i fattori presenti nella Montagna da doversi proteggere. Essa rientra però nel concetto di ■paesaggio naturale ancora intatto■.

Su questo tema il REIA è stato integrato dal rapporto preliminare (Consulenza ambientale accompagnatoria per l■approvazione del progetto) ed ha formato oggetto dei preavvisi della CFNP. Ne abbiamo a lungo riferito.

La conclusione che si può trarre su questo punto è che se si attuano tutti i provvedimenti alla cui esecuzione tanto i rapporti quanto il preavviso suddetti subordinano la proponibilità dell■opera, questa non avrà una sensibile incidenza negativa su questo prezioso habitat. Per certi versi ne migliorerà le condizioni biocenetiche.

#### Villaggi

Quanto, infine, ai villaggi ticinesi caratteristici del \_\_\_\_\_ (il cui stile \_\_\_\_\_ viene a scampo d■equivoci sottolineato dalla scheda) non verranno messi in pericolo dalla bretella in questione. Migliorerà la situazione dell■estremità ovest di \_\_\_\_\_, oggi attraversata da un traffico poco compatibile con le caratteristiche sopra evocate.

Tutto ben considerato si può dunque affermare che il PG in discussione non è proprio ad avere sull■oggetto n. \_\_\_\_\_ IFP, visto nel suo complesso e considerato lo scopo della sua iscrizione dell■Inventario federale, premessa l■esecuzione delle misure previste, un effetto tale da lederne l■integrità nel senso attribuito dalla giurisprudenza al concetto.

Non solo con le misure in questione il PG potrà ritenersi ■rispettare per quanto possibile■ l■oggetto, ma nemmeno derogherà all■obbligo di conservarlo ■intatto■, nel senso,

ripetiamo, che va attribuito a questa prescrizione.

Esaminiamo ora gli altri aspetti problematici relativi alla strada:

Il sedime previsto per la costruzione della strada è inserito nella ZNP del \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_, contenuta nel PD, scheda 1.2, oggetto n. 1.2.21.

Il progetto comporta l'eliminazione di un'area forestale caratterizzata dall'assenza di sottobosco e dalla dominanza di specie arboree esotiche con scarso valore ecologico.

Molto importante invece l'impatto sui corridoi ecologici.

Vale qui quanto detto sopra per l'IFP. E così per gli altri strumenti di protezione della natura, i quali non prevedono una tutela superiore a quella dell'IFP. Si tratta della riserva naturale \_\_\_\_\_, dell'inventario dei rettili d'importanza nazionale (oggetto n. 90); delle zone di riproduzione di anfibi d'importanza nazionale "pozza \_\_\_\_\_" (n. \_\_\_\_\_) e \_\_\_\_\_ (n. \_\_\_\_\_).

Il comune ricorrente invoca l'art. 24 LPT denunciandone la violazione. Non sarebbe segnatamente rispettata l'esigenza dell'ubicazione vincolata.

La censura è inconferente nella misura in cui pretende che la strada costituisca una costruzione fuori zona edificabile. Le strade, secondo la definizione che ne dà l'art. 2 LStr, sono aree utilizzate per la circolazione dei veicoli a motore, dei veicoli senza motore o dei pedoni. Il cantone provvede alla pianificazione delle strade cantonali e il PG è lo strumento deputato per darvi attuazione. Col PG, che abbiamo visto è equiparabile ad un PUC, la porzione del territorio interessata dalla strada (l'area costituente la strada vera e propria e le necessarie adiacenze) assume una specifica destinazione pianificatoria. La strada come manufatto non è dunque una costruzione fuori zona edificabile e non soggiace di conseguenza alle disposizioni dell'art. 24 LPT (cfr. DTF 122 II 81 consid. 6d/ee : Der Regierungsrat entschied im Planungsgenehmigungsverfahren nach kantonalem Strassengesetz, was dem Erlass eines Nutzungsplans im Sinne von Art. 14 ff. RPG gleichkommt.).

L'esigenza dell'ubicazione vincolata non cade per ciò stesso. Nel caso di specie la costruzione della strada implica un dissodamento (4.900 mq) e l'ubicazione vincolata figura tra i presupposti per ottenerne l'autorizzazione.

Va detto in proposito che se di principio l'area forestale è intangibile, e quindi i dissodamenti sono vietati (art. 5 cpv. 1 LFo), deroghe possono tuttavia essere concesse, giusta l'art. 5 cpv. 2 LFO, se il richiedente comprova l'esistenza di gravi motivi preponderanti rispetto all'interesse alla conservazione della foresta, e sono inoltre adempiute le condizioni seguenti: a. l'opera per la quale si richiede il dissodamento è attuabile soltanto nel luogo previsto; b. l'opera soddisfa materialmente alle condizioni della pianificazione del territorio; c. il dissodamento non comporta seri pericoli per l'ambiente. L'esigenza dell'ubicazione vincolata non dev'essere intesa in senso assoluto, precisa il TF in DTF 120 Ib 400 c. 4c pag. 408/9; è quasi sempre possibile scegliere tra più alternative. L'essenziale è che i motivi per l'ubicazione prescelta prevalgano sugli interessi alla conservazione del bosco (DTF 117 Ib 325 E. 2 S. 327 con indicazioni). Un'ubicazione vincolata relativa presuppone per essere ammessa che si siano attentamente vagliate le ubicazioni alternative (DTF 119 Ib 397 E. 6a S. 405). Con la precisazione, in quest'ultima sentenza a pag. 404, che un'applicazione corretta dell'art. 5 LFo richiede, come era già il caso nel precedente regime e come vuole la ponderazione

degli interessi dell'art. 24 cpv. 1 LPT, che il progetto sia valutato nel suo insieme. Non è ammesso che questioni rilevanti per la ponderazione vengano rinviate a procedimenti separati.

Del problema si è occupato il REIA. Nelle considerazioni finali riguardanti il settore d'impatto biosfera conclude che le zone più interessanti sono dal profilo naturalistico il bosco lungo il riale \_\_\_\_\_, compresi i suoi margini maturi e ben strutturati, per la presenza di specie botaniche e faunistiche rare e minacciate quali il Geranio nodoso, l'Elleboro verde, la Rana di Lataste e la Salamandra pezzata mentre dal profilo ecologico particolare valore ha il sistema cotonale bosco-prato vignato semiintensivo.

In tale ottica, precisa il rapporto, risulta che dal profilo della natura oltre ad incidere in modo minore la variante \_\_\_\_\_ presenta anche dei vantaggi rispetto alla variante \_\_\_\_\_, di cui citiamo quelli a valenza forestale. Da un lato nella variante \_\_\_\_\_ la maggior parte del percorso stradale occuperebbe un'area boscata assai degradata e di scarso valore naturalistico, al contrario della variante \_\_\_\_\_ che taglierebbe per ben due volte la porzione qualitativamente e strutturalmente più interessante del bosco (fascia boscata lungo il riale \_\_\_\_\_) e indurrebbe l'eliminazione quasi certa di una specie botanica assai rara in Ticino e praticamente assente nel resto della Svizzera: questa variante inciderebbe negativamente anche sulle peculiarità geologiche del sito (tufi calcarei).

Dal canto suo la Sezione forestale si è limitata nel suo preavviso del 18.11.1993 ad un commento sui punti 5.3.4.1 e 5.3.4.2 del Rapporto EIA in cui è trattato l'impatto sulle componenti naturali e sono formulate le proposte compensative. Siamo del parere che tutti gli aspetti delle componenti naturali siano stati toccati in modo completo per entrambe le varianti. Siamo completamente d'accordo con le proposte di rimboschimento compensativo in loco ed in particolare con la proposta di ripristinare il sottobosco nella zona pascolata ed escludere di conseguenza il pascolo (variante \_\_\_\_\_). Riteniamo inoltre molto valida la proposta di sostituzione ecologica in località \_\_\_\_\_.

Il Consiglio di Stato ha fatto suo questo parere nel preavviso del 28.3.1995 ris. n. \_\_\_\_\_.

In realtà il preavviso della sezione deputata alla salvaguardia degli interessi forestali fa le veci, in una procedura come la presente, - in cui, non superando il dissodamento la faticosa soglia dei 5000 mq. il Consiglio di Stato è nel contempo autorità competente ad autorizzare il dissodamento e autorità di adozione del PG -, del preavviso vincolante, previsto dall'art. 21 OEIA e peraltro accreditato dalla giurisprudenza federale in materia di coordinamento delle procedure.

Non ha senso che il Consiglio di Stato rilasci a sé stesso il preavviso in questione.

Dopo aver esaminato e valutato tutti gli interessi in gioco, tra cui pure quello forestale ed aver effettuato la necessaria ponderazione, il Consiglio di Stato adotta il PG e poi, cresciuto questo in giudicato, decide il dissodamento. In quella sede decide anche le opposizioni interposte alla domanda di dissodamento.

Da notarsi che il Consiglio di Stato ha nondimeno rilasciato il preavviso con la risoluzione n. \_\_\_\_\_ del 28.3.95, coeva alla decisione di rigetto dei reclami contro il contestato progetto di strada.

Non senza osservare che la soluzione consistente nel decidere il dissodamento prima del PG è pure essa ammissibile ai fini del coordinamento, sempre che in quel caso il processo

pianificatorio sia già sufficientemente avanzato per poter decidere con conoscenza di causa.

In concreto e allo stadio attuale basta il preavviso positivo che appare sufficientemente fondato da non doversi temere venga sconfessato dalla decisione finale sul dissodamento. Non si vede da un lato come possa essere contestata, tanto è evidente, l'ubicazione vincolata. Dall'altro canto l'interesse a realizzare la strada appare chiaramente predominante sull'interesse a conservare il bosco in questione.

Il ricorrente denuncia l'occupazione di superfici SAC.

La superficie agricola sacrificata dalla variante Ligornetto è complessivamente di mq 3.260 (cfr. precisazione \_\_\_\_\_ 7.3.1994). Comprende la fascia di terreno situata tra il bosco e i campi (indicati nell'EIA come zona ruderale ricoperta di rovi e arbusti) che va però computata quale zona potenzialmente idonea all'agricoltura.

Parte di quest'area è compresa nelle superfici SAC. Parte è inclusa nel catasto viticolo.

Secondo l'amministrazione convenuta una porzione importante (2/3?) è destinata alle misure di compensazione ecologica prescritte dal diritto federale, ritenendo che il sacrificio è giustificato dal prevalente interesse pubblico a realizzare la strada e peraltro darà luogo a compensazione ai sensi della Legge sulla conservazione del territorio agricolo. E quanto precisa la Sezione agricoltura nel suo preavviso del 18.11.1993 che non contesta la perdita di terreno agricolo prevista.

L'obiezione ricorsuale che la strada si ponga in contrasto con le previsioni del PD venendo ad occupare un'area che il PD destina a SAC suscita le seguenti riflessioni sui rapporti tra i diversi strumenti pianificatori.

Lo strumento deputato per promuovere ed organizzare la politica cantonale dei trasporti, garantendo il coordinamento e l'integrazione con le procedure speciali, è, anche in materia stradale, il piano cantonale dei trasporti (art. 3 cpv. 1 Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, in seguito Lcoord., e 8 LStr.).

Il PCT è adottato dal Consiglio di Stato che lo integra nel Piano direttore cantonale secondo la procedura definita dalla LALPT (art. 7 Lcoord.).

L'art. 3 cpv. 2 Lcoord. dà facoltà di elaborare e approvare a tappe, per singoli comprensori regionali, il piano cantonale dei trasporti. E il procedimento posto in atto nel Cantone, tant'è che il piano cantonale sarà finalmente il risultato della giustapposizione dei diversi, successivi piani regionali.

Nel procedere dal particolare al generale si dovrà certo seguire un disegno globale che dia unità al puzzle e coerenza funzionale e strutturale all'intero costruito pianificatorio. Almeno ex post ciò avverrà tramite l'integrazione dei diversi piani regionali nel PD, come prevede il citato art. 7 Lcoord. La stretta collaborazione del governo cantonale nell'elaborazione dei piani regionali dovrebbe garantire questa corrispondenza, anche perché alla base di ogni piano parziale vi sono pur sempre gli obiettivi del PD e, ancorché generalmente vaghe a quello stadio, le indicazioni preliminari delle singole schede di coordinamento.

Il piano generale, dal canto suo, è lo strumento chiamato a tradurre in chiave concreta gli indirizzi della pianificazione cantonale. Il coordinamento col PD è assicurato integrando in esso il piano regionale dei trasporti che il PG è deputato a concretare e di cui è

un'emanazione.

È un procedere essenzialmente a ritroso, partendo dalla coda per arrivare alla testa, ma alla fine i conti tornano; anche se così lo strumento di livello superiore perde parte della sua naturale funzione trainante, per trasformarsi in ricettore di soluzioni che ha solo molto vagamente ispirato.

Se alla fine residuano discrepanze tra PD e PG il primo verrà messo al passo. Il presupposto è che il conflitto materiale sia già risolto a livello del PRT o addirittura, se questo precede, del PG, che in caso contrario non potrà essere adottato né, quindi, approvato.

È solo in presenza di modifiche di grande importanza che si esigerà dapprima la modifica del PD e poi l'adozione degli altri strumenti pianificatori. Non, se come in concreto si tratta di correggere la distribuzione nel territorio di una minima frazione (ca. 1.100 mq) del contingente SAC di 350.000 mq prescritto dal piano settoriale federale; frazione peraltro recuperabile altrove in via di sostituzione reale e alla peggio compensabile in via pecuniaria.

La validità del PG e del PRT che gli è alla base non dipende dalla congruenza su tutti i punti con l'attuale PD ma dall'intrinseca, sostanziale loro giustificazione.

Ora, nulla consente di ritenere che nel progettare la strada oggetto del PG si sia invaso senza valide ragioni, toccandola peraltro solo in minima parte, l'ampia area SAC prevista dal PD. Il sacrificio è, come abbiamo sopra sinteticamente espresso, giustificato dalla necessità di far passare di lì il tronco stradale in esame, scartate per motivi prevalenti, in larga misura d'ordine naturalistico-paesaggistico, altre soluzioni. Il tutto passato al vaglio e suffragato dal rapporto EIA nonché, con le condizioni ivi poste, dal 3° preavviso della CFNP, seguito dal Rapporto preliminare \_\_\_\_\_, con successiva approvazione del PG da parte del Parlamento cantonale.

L'interesse pubblico alla realizzazione dell'opera non può essere disatteso per risparmiare la modesta area SAC toccata.

A questo punto può esser istruttivo gettare uno sguardo sullo stato di avanzamento del piano dei trasporti del \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_\_) e prendere atto dei rapidi progressi compiuti. Premesso che l'art. 56 LStr conferisce al PG valenza transitoria e suppletiva, come fa notare l'Amministrazione immobiliare e delle strade nazionali nelle sue osservazioni, fino all'adozione della pianificazione cantonale dei trasporti.

All'approvazione dello Studio preliminare, nel giugno 1997, da parte della CIT, segue la pubblicazione, da luglio a settembre 1999, del Rapporto intermedio, e nel giugno 2000, dal Piano di pronto intervento per approdare quindi al Progetto di Rapporto \_\_\_\_\_, Proposte definitive, prime verifiche ambientali del 4 ottobre 2000. La strada della montagna è contemplata dall'inizio, nei singoli documenti e lo è, in particolare, nel Piano di pronto intervento che la annovera al cap. 3.2 (al Nr. 1.4) tra le opere la cui realizzazione è acquisita (in caso PG approvato dal Gran Consiglio), attraverso un iter procedurale indipendente per ogni singolo intervento con lo stanziamento di crediti specifici stanziati singolarmente. La strada figura nella categoria degli interventi per cui esiste già un progetto e la cui realizzazione è prevista in ca. 5 anni (Scadenza 1) e può avvenire indipendentemente da ogni altra opera del PTM.

Si noti che col Rapporto intermedio è stato pure elaborato un progetto di scheda di coordinamento 12.24, Piano dei trasporti del \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_\_), in cui è riaffermato lo scopo di moderare il traffico in modo da migliorare

la convivenza dei diversi utenti e limitare il traffico parassitario nelle aree residenziali e per permettere interventi di miglioramento della qualità urbanistica dei quartieri. Il riferimento alla strada della Montagna è chiaro. Dal canto suo la scheda settoriale 3 **Traffico privato** al capitolo **Situazione** definisce la mobilità privata **caratterizzata** dagli spostamenti di un elevato numero di frontalieri che si recano al lavoro nel \_\_\_\_\_ o nel \_\_\_\_\_, da un elevato numero di movimenti dei pendolari locali che hanno il posto di lavoro al di fuori della regione. Tra i punti deboli del sistema viario regionali la scheda individua al punto a) **lo svincolo di \_\_\_\_\_ e la rete stradale principale facente capo ad esso (accesso alle zone industriali e ai centri commerciali di \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, accesso alla Montagna, accesso alla rete principale per \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_).** L'organizzazione attuale di questo nodo non consente uno sfruttamento ottimale delle sue capacità ed è origine di frequenti episodi di saturazione.

Infine tra le finalità di coordinamento la scheda cita: **Verificare l'opportunità e la fattibilità dal profilo territoriale, ambientale, funzionale, costruttivo ed economico dei nuovi interventi e predisporre eventuali soluzioni alternative o intermedie ai progetti che non dovessero rivelarsi adeguati al raggiungimento degli obiettivi prefissati.**

Ora, questa opportunità, fattibilità ecc. di interventi già passati al vaglio del PTM e in particolare del PG in una procedura che ha visto esprimersi per ben tre volte la stessa CFNP, sulla base di un approfondito rapporto EIA poi integrato, tenuto conto delle considerazioni della commissione, dal rapporto dello stesso autore dell'EIA è largamente comprovata per quanto concerne l'opera che qui ne interessa, la strada della Montagna. Il completamento della scheda per la parte interessante questo intervento potrà avvenire in seguito, ma nulla lascia intendere che la strada oggetto del qui avverso PG non vi sia considerata. E quindi la superficie SAC dovrà esservi corretta di conseguenza. Questo per la congruenza col PD.

Abbiamo visto, da un lato, gli effetti che il progetto può avere sulla natura, sul paesaggio, sulle SAC, sulla foresta e in generale sull'ambiente. Dall'attenta analisi dell'EIA, dai preavvisi dei diversi servizi cantonali e infine della commissione federale ecc. si può escludere che gli impatti saranno rilevanti e possano pregiudicare nel suo complesso l'integrità del \_\_\_\_\_. La condizione è che si dia attuazione alle misure prescritte dalla CFNP e in larga misura già indicate dall'EIA.

Dall'altro lato l'interesse a distogliere il traffico della Montagna dall'abitato di \_\_\_\_\_, segnatamente quello pendolare e dei mezzi pesanti (si pensi al trasporto di inerti dall'Italia) non fa dubbio e non va bagatellizzato.

Il REIA illustra chiaramente nella parte dedicata allo studio del traffico e più in dettaglio nei capitoli atmosfera e rumore, le ragioni a favore della soluzione impugnata. Se è vero che con ciò viene evitato solo l'attraversamento dell'estrema punta dell'abitato e che simili problemi affliggono una moltitudine di comuni attraversati da traffico parassita, ciò non toglie che il problema è reale e va risolto.

Non solo per l'inquinamento atmosferico e fonico subito dagli abitanti, ma anche per l'inadeguatezza da tempo evidente dell'assetto viario attuale, che non offre le necessarie garanzie di funzionalità e sicurezza.

Nelle sue osservazioni \_\_\_\_\_ parla di **situazione di estremo pericolo per la circolazione e per le persone che si verifica in particolare in corrispondenza della curva a**

gomito sulla quale confluiscono due ulteriori importanti collegamenti: la strada cantonale che, provenendo dalla \_\_\_\_\_ di \_\_\_\_\_, attraversa l'intero nucleo di \_\_\_\_\_ (via \_\_\_\_\_ e Via \_\_\_\_\_) e la strada pure cantonale (Via \_\_\_\_\_) che, attraversando l'ulteriore importante zona residenziale nella quale sono pure ubicati importanti edifici pubblici (Posta, Casa per anziani, ecc.), scende verso " \_\_\_\_\_ " e assicura nel contempo il collegamento nell'altro senso con il nucleo medesimo. ■ Non sappiamo se il pericolo è addirittura estremo, quel che è certo è che la situazione è chiaramente incompatibile con i criteri di una retta pianificazione stradale. E infatti già lo Studio preliminare del PTM (aprile ■97) poneva la ■realizzazione del collegamento Montagna - 394 (bretella \_\_\_\_\_) ■ tra gli interventi necessari, col grado di coordinamento 1, finalizzati a ■ridurre il traffico pesante di transito sulla rete locale ■ rispettivamente ad assicurare ■la riduzione del traffico di transito nelle aree residenziali particolarmente esposte ■ (p.to 9.5, obiettivi n. 6 e 7, pag. 52 risp. 53. Non ultimo per questo motivo, la rotonda della Segurida è stata realizzata fuori dall' ■abitato. La bretella vi si innesta tagliando fuori il nucleo di \_\_\_\_\_ e creando un asse diretto \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_.

Questo spostamento è pienamente in sintonia con la ridefinizione delle funzioni dello svincolo autostradale di \_\_\_\_\_ che le linee direttrici d' ■intervento destinano a servire unicamente d' ■accesso all' ■area urbana, alle zone di attività della \_\_\_\_\_ di \_\_\_\_\_ e alla \_\_\_\_\_ di \_\_\_\_\_ (cfr. Rapporto di sintesi, pag. 53). La diramazione della A2 con la SPA 394 viene spostata in corrispondenza dello svincolo del \_\_\_\_\_, in modo da ■strutturare in modo più chiaro e razionale la rete costituita dalla SPA 394, dalle due strade cantonali nord-sud e dai loro collegamenti trasversali ■ (compreso il collegamento con la Montagna) e ■definire le dorsali principali che evitino l' ■attraversamento degli abitati e dei quartieri residenziali ■. Obiettivo finale: ■favorire il passaggio dal sistema delle strade cantonali a quello autostradale ■ e così ■permettere l' ■accesso diretto al sistema autostradale dalla Montagna ■.

Abbiamo visto sopra l' ■integrazione di questi obiettivi nel PRT segnalandone l' ■elevato grado di avanzamento. Ora, il PG è perfettamente integrato in questo vasto progetto.

Altre soluzioni alternative non sono seriamente prospettabili. Non ovviamente lo status quo; non, s' ■è visto, la variante di \_\_\_\_\_, ma neppure il ripristino del traffico attraverso il ponte della Cercera, per una serie di inconvenienti che non è qui il caso di elencare. E neppure possono essere prese in considerazione per i motivi esposti nelle osservazioni dell'Amministrazione puntuali correzioni quali quelle proposte in via subordinata nei ricorsi \_\_\_\_\_ e in particolare \_\_\_\_\_. Non senza ribadire che il TPT, che non è autorità di pianificazione, non può sostituire alternative ritenute preferibili alla soluzione adottata dall' ■autorità competente se tale soluzione è ragionevolmente sostenibile e rispetta il diritto.

Rimane da esaminare e valutare quali sono gli interessi privati che si contrappongono agli interessi pubblici suesposti.

I ricorrenti vedono la loro proprietà, dedicata all' ■azienda agricola, tagliata a metà dalla strada ■creando di conseguenza due scorpori di terreno completamente indipendenti fra loro. Quello posto a monte della prevista strada risulterebbe inutilizzabile ai fini agricoli non risultando più idoneo, per dimensione e per assenza di accesso proprio, allo scopo per il quale è stato inserito nel PD ■ (superfici SAC).

Secondo gli insorgenti l'interesse pubblico a conservare queste superfici prevale sull'interesse alla realizzazione di un'opera destinata esclusivamente a contenere le emissioni foniche ed i disturbi causati dal traffico motorizzato, in una zona periferica e spazialmente molto contenuta dell'abitato di \_\_\_\_\_.

Peraltro il distoglimento di queste superfici dalla zona agricola e più in particolare dalle SAC violerebbe da un lato la Ltagr. e dall'altro la LALPT; la prima per mancata definizione della compensazione agricola, la seconda perché la procedura di adozione del PG non è stata né susseguente né concomitante ad una procedura di modifica della zona SAC definita dal PD. Questioni, queste, su cui ci siamo pronunciati nei considerandi precedenti ai quali rinviamo. Qui importano le implicazioni sulla proprietà privata.

Ricordiamo che per essere compatibile con la garanzia della proprietà privata, garantita precedentemente dall'art. 22 ter Cost. e ora dall'art. 26 nCost., una restrizione di diritto pubblico della proprietà privata richiede l'esistenza di una base legale, un interesse pubblico predominante, il rispetto del principio della proporzionalità e infine un totale indennizzo se la restrizione corrisponde a esproprio (DTF 114 Ia 337/338).

Il primo presupposto è evidentemente dato. Basti citare l'art. 11 LStr. (PG) e l'art. 44 LALPT (PUC).

L'interesse pubblico, a sua volta, è stato ampiamente dimostrato. Pur non sottovalutando l'interesse dei proprietari ad evitare la manomissione della loro proprietà non possiamo ritenerlo di tale peso e importanza da sovrastare l'interesse pubblico alla realizzazione del grande progetto di ottimizzazione della mobilità, e per ciò della rete viaria del \_\_\_\_\_, di cui la contestata bretella è un piccolo ma irrinunciabile tassello.

In analogo senso, nel DTF 13.1.1999 in re \_\_\_\_\_ concernente il PG della A394, il TF, non raccogliendo l'obiezione che il volume di traffico non era straordinario e che nel Ticino esistevano situazioni maggiormente precarie, aveva ritenuto non seriamente contestabile l'opportunità di togliere la circolazione di transito (in senso lato) dalla strada cantonale, allontanandola dalle zone residenziali del Comune di \_\_\_\_\_.

Pure la proporzionalità è rispettata, contrariamente all'opinione del ricorrente. Il provvedimento risulta infatti idoneo a conseguire lo scopo; non si vede quale altra misura meno incisiva potrebbe raggiungere lo stesso risultato (quelle ipotizzate, inidonee, sono state scartate per motivi tecnici che condividiamo) e infine il rapporto tra scopo (realizzazione della strada) e mezzo per conseguirlo appare ragionevolmente accettabile. Il sacrificio chiesto al privato non appare alla fin fine sproporzionato per rapporto allo scopo perseguito, sorretto abbiamo visto da un interesse pubblico prevalente che non può essere altrimenti conseguito.

La bretella è atta a raggiungere questo scopo anche se non eliminerà la parte del traffico della Montagna che dalla rotonda di \_\_\_\_\_ tornerà verso \_\_\_\_\_ diretto alla zona industriale (e viceversa).

La questione poi se questa rotonda è dimensionata per accogliere il carico aggiuntivo del traffico della Montagna trova risposta affermativa da parte degli specialisti e ciò basti.

Infine, sempre in tema di proporzionalità, nemmeno il fatto che lo sbocco della strada sulla rotonda della \_\_\_\_\_ venga quasi a tangere l'abitazione \_\_\_\_\_ può, malgrado gli evidenti pregiudizi arrecati alla proprietà, prevalere sull'interesse pubblico a realizzare l'opera contestata.

Per i motivi sopra svolti la censura di violazione della garanzia della proprietà non può trovare accoglimento.

\_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_ dei part. \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_ sono colpiti in misura minore dalla strada di quanto non lo siano i ricorrenti \_\_\_\_\_. I motivi e le domande ricorsuali sono essenzialmente gli stessi e valgono quindi pure per questi ricorsi i considerandi precedenti.

La tesi della violazione della proprietà privata non trova adesione.

In tutti i ricorsi è poi contestato con varie motivazioni l'■impatto ambientale, in particolare fonico, che le singole proprietà subiranno a causa della nuova strada.

Rimandiamo su questo tema al REIA, sopra riportato. Non abbiamo motivi per ritenere inficiato d'■errore né metologico né sostanziale il rapporto in questione.

Le critiche sui rilevamenti, accusati di non rispecchiare la realtà attuale in quanto condizionati dalla crisi che ha ridotto il traffico e quindi il relativo inquinamento, sono sconfessate dai recenti rilevamenti (sopra citati).

E■ ad ogni modo riduttivo affermare che la deviazione del traffico dal comune di \_\_\_\_\_ a quello di \_\_\_\_\_ abbia per scopo essenziale di sanare la situazione fonica ai sensi dell'■art. 13 OIF (superamento valori limite OIF a \_\_\_\_\_) a beneficio dei residenti in quel comune ma a sfavore dei residenti nell'■altro.

Non è questo baratto che persegue la variante. Il traffico parassitario viene spostato fuori dell'■abitato per motivi sia ecologici (trasferire l'■inquinamento in zone non abitate o quasi), sia funzionali e di sicurezza. Il progetto vuole eliminare le interferenze tra traffico di passaggio e interno, tra traffico veloce e lento (pedoni, biciclette) nel quadro della razionalizzazione della mobilità perseguita dal TPM.

Quanto alla compatibilità con le disposizioni della LPAmb e in particolare dell'■OIF, ricordiamo che secondo l'■art. 25 cpv. 2 LPAmb è possibile, in casi come il presente di impianti fissi d'■interesse pubblico preponderante, accordare delle facilitazioni se l'■osservanza dei valori di pianificazione costituisse un onere sproporzionato per la realizzazione del progetto. Questo potrebbe valere, ad esempio, per i ripari fonici, verosimilmente impossibili da realizzare davanti alla proprietà \_\_\_\_\_ per l'■eccessiva prossimità con l'■abitazione. Si prenda comunque atto che i VP vi sono di poco superati e non, ad ogni buon conto, i VI (cfr. Catasto del rumore Piano 2434 / EIA /5). E s■aggiunga che, nell'■ipotesi estrema in cui non fosse possibile rispettare i VI con misure alla fonte, non per ciò stesso si dovrà rinunciare alla nuova strada. In quel caso si dovrà invece proteggere con finestre insonorizzate o analoghe misure edili gli edifici esposti al rumore; a spese del proprietario dell'■impianto (art. 25 cpv. 3 LPAmb). I calcoli fatti dall'■EIA escludono comunque l'■ipotesi.

La ponderazione degli interessi da una parte, l'■esame della conformità con il diritto ambientale in senso lato dall'■altra, portano a concludere che il PG resiste alle censure di cui è fatto segno. Giustamente il Gran Consiglio ha respinto i ricorsi interposti dai qui insorgenti contro la decisione governativa che ne aveva respinto i reclami.

Dovranno essere attuate le misure proposte dalla CFNP.

Il comune di \_\_\_\_\_, agente nell'■esercizio delle sue funzioni pubbliche e non a tutela di interessi pecuniari va esente da tasse di giudizio che sono invece accollate per 1/3, in

solido, a \_\_\_\_\_ a, \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_  
e per 1/3, pure in via solidale, ai membri della \_\_\_\_\_ fu \_\_\_\_\_.

Non sono dovute ripetibili allo Stato vittorioso in causa, ma invece al Comune di \_\_\_\_\_, chiamato in causa e assistito da avvocato. Debitori, tutti i ricorrenti.

Per questi motivi,

dichiara e pronuncia

Tribunale della pianificazione del territorio

Il presidente

Il segretario

## **E. 6**

cpv. 1 LPN, che l'oggetto merita in modo speciale di essere conservato intatto o, in ogni caso, di essere per quanto possibile rispettato. Con ciò non si intende, come il termine "conservato intatto" potrebbe suggerire, che nulla possa più essere mutato all'oggetto. La protezione non è assoluta. L'oggetto, specifica l'art. 6 cpv. 2 LPN, dev'essere conservato nelle condizioni stabilite dall'inventario. A norma dell'art. 5 LPN esso deve contenere la descrizione esatta degli oggetti, la ragione della loro importanza nazionale, la protezione cui devesi provvedere ed è quindi su questa base che va stabilito cosa e in che misura dev'essere mantenuto inalterato, perché l'oggetto iscritto nell'inventario possa ancora essere ritenuto conservato intatto. L'importante, avvertiva già il Messaggio federale (BBL 1965 II pag. 103) è che, considerato nel suo insieme, l'oggetto non risulti menomato dal punto di vista della protezione della natura e del paesaggio. Modeste compromissioni del suo stato devono essere compensate da equivalenti vantaggi. Il TF ha ripreso e sviluppato il concetto. E' stata così introdotta la distinzione tra "Beeinträchtigung" e "Abweichung". La prima, corrispondente ad un'alterazione non essenziale dell'oggetto visto nel suo insieme e tenuto conto degli scopi della protezione, lascia fundamentalmente intatto l'oggetto ed è quindi ammissibile, a condizione che l'oggetto venga per quanto possibile salvaguardato e sempreché a favore dell'intervento militare interessi predominanti. La seconda pregiudica in modo rilevante l'oggetto e deroga quindi al precetto della sua conservazione integrale. Deroga, aggiunge l'art. 6 cpv. 2 LPN, che nell'esecuzione di un compito della Confederazione è unicamente proponibile se alla conservazione integrale di un bene d'interesse nazionale iscritto in un IFP si oppone un interesse equivalente, esso pure di importanza nazionale. Se, dunque, la menomazione avviene in esecuzione di un compito della Confederazione e alla conservazione dell'oggetto non si oppongono interessi nazionali di pari importanza, l'intervento è lecito alla luce dell'art. 6 LPT (cpv. 1 e 2) solo se la menomazione non tocca l'oggetto in maniera contraria allo scopo della protezione. Se v'è cioè solo Beeinträchtigung e non Abweichung. Il TF ha anticipato l'ovvia obiezione che qualsivoglia menomazione, sia essa rilevante o di scarsa portata, è concettualmente incompatibile con l'obbligo di conservare "intatto" l'oggetto, fornendo nella sentenza 11.10.93 in re Pilatus (non pubbl., cit. da Leinbacher, Commentario LPN ad art. 6 nota 20a) la seguente spiegazione: "se di un bosco che è parte centrale, caratteristica di un oggetto IFP (oggetto d'importanza nazionale proprio perché contiene questo bosco, con le sue rare o tipiche fauna e flora) viene dissodato anche solo in piccola parte, è incontestabile ch'esso non sarà, più, dopo il dissodamento, esattamente lo stesso bosco di prima e neppure potrà dirsi conservato intatto, in senso lato. Eppure questo bosco può aver mantenuto, a dispetto dell'esigua menomazione, la stessa fondamentale qualità, il suo carattere, il suo significato per l'inventario. Vi è "Beeinträchtigung" (menomazione) e non (ancora) "Abweichen"

(deroga).” (trad. ns.) Diverso è il caso, avverte il TF nella cennata sentenza, se il dissodamento è di grandi dimensioni e tocca nel contempo nevralgicamente un oggetto protetto o una sua parte. Così nel caso \_\_\_\_\_, in cui il dissodamento avrebbe fatto irrecuperabilmente perdere il suo particolare carattere al paesaggio, ponendo in essere non una semplice menomazione (Beeinträchtigung), ma una vera e propria deroga (Abweichen) al precetto dell’integrale conservazione. Nel caso invece dell’illuminazione del Pilato (DTF 123 II 256), viste le condizioni e gli oneri che facevano dell’illuminazione l’eccezione e non la regola e consentivano comunque il naturale avvicendamento tra notte e giorno, il TF ha giudicato non esserci sostanziale offesa al paesaggio. Con una chiara delimitazione dei tempi d’esercizio non si può parlare di rilevante compromissione degli scopi protezionistici ai sensi dell’art. 6 LPN. Ora, se considerato nel suo complesso lo stato di un oggetto IFP non viene peggiorato sotto il punto di vista della protezione della natura e del paesaggio, non vi è alcuna deroga all’obbligo di conservare intatto l’oggetto e dunque non occorre far capo a interessi equivalenti, parimenti d’importanza nazionale, ai sensi dell’art. 6 cpv. 2 LPN; bastano altri vantaggi. Risulta da quanto precede che quale sia in definitiva l’oggetto da mantenere intatto (l’oggetto effettivo della protezione) dev’essere desunto dalla sua descrizione nell’inventario, dai motivi per la sua messa sotto protezione, dagli obiettivi perseguiti. In certi casi l’oggetto consta solo di pochi elementi, ognuno fondamentale per la messa sotto protezione, e in quel caso ognuno di essi va protetto. In altri, ancora, l’oggetto è essenzialmente protetto come insieme e occorre esaminare se l’intervento su una parte ha effetto sul complesso o se, malgrado ciò, questo mantiene intatta la qualità, il valore, il significato che ne hanno fatto decretare la protezione come oggetto d’importanza nazionale. Si valuterà quindi se l’intervento compromette questi obiettivi, è contrario ai motivi che hanno portato alla protezione, è proprio a menomare l’oggetto (inteso nel senso di cui sopra) e dunque deroga all’obbligo di conservazione. Purtroppo questa valutazione è resa difficile dal carattere sovente generico degli inventari e dalla complessità e difficoltà delle questioni di natura tecnica e scientifica che spesso solo gruppi interdisciplinari di tecnici sono in grado di fronteggiare. A giusta ragione l’art. 7 LPN esige dunque la perizia della commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio (CFNP) nell’esecuzione di compiti della confederazione. Particolarmente prezioso è poi il REIA, in cui tutti gli impatti dell’intervento progettato sono passati al vaglio valutandone la compatibilità con la protezione dell’oggetto. Con l’avvertenza che l’EIA esamina gli impatti non solo in funzione dell’IFP ma della protezione dell’ambiente in generale. Ciò premesso conviene ora passare alla descrizione dell’oggetto IFN per quindi lasciare la parola al REIA dell’ottobre 1993 e al rapporto integrativo del giugno 1997 nonché al preavviso 16 ottobre 1998 della CFNP (che fa seguito alle due negative prese di posizione del 13 luglio 1995 e 3 aprile 1996). 8.2 in concreto: oggetto IFP 1804 8.2.1 Così lo descrive la scheda: \_\_\_\_\_ Importanza: Montagna del Ticino meridionale geologicamente molto interessante, con giacimenti triassici contenenti sauri fossili eccezionali. Paesaggio naturale ancora intatto, con flora insubrica ricca di specie rare. Villaggi ticinesi, caratteristici del \_\_\_\_\_ (stile \_\_\_\_\_). L’oggetto abbraccia un vasto comprensorio, l’intero \_\_\_\_\_, e la strada prevista dal PG lo tocca unicamente per un breve tratto nella fascia pedemontana, all’estremo limite nord-est del territorio giurisdizionale del comune di \_\_\_\_\_. La montagna è protetta dall’iscrizione non tanto per sue generiche virtù paesaggistiche, di natura estetica, sulle quali la scheda non si esprime, quanto per le sue peculiarità geologiche e paleontologiche di grande interesse, segnatamente per i

giacimenti triassici ricchi di contenuti fossili che ne sono l'aspetto più saliente e prezioso; per il suo carattere naturale ancora intatto, caratterizzato da una flora insubrica ricca di specie rare; per la presenza di caratteristici villaggi sottocenerini. L'oggetto da proteggere è formato da questa realtà composita e bisogna stabilire in che misura la modifica di singoli elementi è propria a incidere sull'identità dell'insieme, violando il precetto che l'oggetto iscritto nell'IFP dev'essere conservato intatto enunciato dall'art. 6 LPN. Fatte queste premesse passiamo all'esame delle conclusioni e proposte contenute nel REIA e segnatamente nel Rapporto preliminare. Seguirà il 3. preavviso della CFNP.

### 8.2.2 Conclusioni REIA e Rapporto preliminare

Nel primo documento, dopo aver esposto il concetto di "conservazione intatta", che corrisponde essenzialmente a quanto sopra illustrato su questo tema, gli estensori esprimono il parere che "per le sue ridotte dimensioni, l'inserimento di una strada nella zona marginale dell'area IFP in esame non risulta tale da pregiudicare o anche soltanto incidere sul valore globale dell'oggetto dell'inventario; d'altra parte però verranno toccati elementi segnalati dall'inventario (complessi agroforestali, specie rare). Sulla base di queste considerazioni l'impatto relativo a questo settore può essere ritenuto molto contenuto a condizione che vengano però rispettati, salvaguardati o comunque recuperati i peculiari valori presenti nell'area di progetto". Vengono quindi richiamate le proposte di recupero ecologico descritte al capitolo 5.3. Il successivo documento conclude rilevando come l'approfondimento abbia permesso l'elaborazione di misure concrete per la riduzione dei conflitti e degli impatti sul patrimonio naturalistico dell'area in esame e la modifica del progetto in conformità con le richieste della CFNP. "In particolare è stata appurata la necessità di creare un sottopassaggio faunistico in corrispondenza dell'affluente del riale Segurida, quale unico corridoio migratorio di anfibi da e per il riale. Un ulteriore sottopasso, di dimensioni più contenute, a valle del tornante della nuova strada, potrebbe favorire l'eventuale passaggio oltre che di anfibi anche di rettili e di piccoli mammiferi. La sistemazione finale delle scarpate stradali e la valorizzazione del bosco adiacente consentirà il recupero naturalistico di un comparto attualmente degradato dal pascolo e dalla presenza di vegetazione esotica, l'inserimento nel paesaggio dell'opera ed il consolidamento di una zona soggetta a erosione. La gestione dei biotopi vicini rafforzerà il reticolo ecologico del comparto e ne aumenterà il pregio naturalistico e paesaggistico. Queste misure permetteranno di ridurre gli impatti del progetto sulla fauna locale e consentiranno nel contempo una parziale valorizzazione di ambienti attualmente degradati."

### 8.2.3. Preavviso CFNP

Nel suo terzo preavviso, del 16.10.98, la commissione ricorda di aver concluso nel precedente preavviso del 13.7.94 che il progetto presentato (variante \_\_\_\_\_) avrebbe causato un importante danno ai valori naturalistici e paesaggistici della zona interessata. In particolare sarebbe risultato un impatto negativo sull'habitat di diverse specie di rettili e anfibi protetti dalla LPN. Le misure di compensazione e di sostituzione proposte nel 1993 non avrebbero potuto garantire la sopravvivenza delle specie animali e vegetali rilevate. La commissione aveva quindi respinto il progetto e chiesto di rinunciare a qualsiasi attraversamento del riale \_\_\_\_\_ e delle aree direttamente confinanti a sud di quest'ultimo. In un successivo sopralluogo non sono state presentate nuove basi valutative. La CFNP ha quindi confermato il 3.4.96 le conclusioni del precedente preavviso. Riguardo al rapporto complementare del giugno 1997 la commissione osserva che vi si trova un approfondimento degli aspetti faunistici concernenti gli anfibi, i loro biotopi e i loro diversi corridoi migratori e che, diversamente dal precedente studio, l'affluente laterale del riale \_\_\_\_\_ viene ora indicato quale unico corridoio migratorio per anfibi. Il progetto tecnico sul quale lo studio complementare

è basato non ha però subito cambiamenti all'infuori delle nuove misure proposte a salvaguardia dei valori naturalistici. La CFNP ritiene che con la realizzazione di tutte queste misure, comprese quelle definite "ulteriori" nel documento, la situazione ecologica per le specie di anfibi rilevate venga nettamente migliorata rispetto al progetto inizialmente sottoposto. Particolare importanza assume il corridoio per anfibi lungo l'affluente del riale \_\_\_\_\_.

"Questo corridoio dovrà essere integralmente mantenuto pure durante i lavori di costruzione. L'accompagnamento ambientale del progetto e il monitoraggio da assicurare anche dopo la fine dei lavori dovrà accertare il funzionamento di tutte le misure realizzate." La CFNP mette quindi in guardia contro il pericolo che il netto miglioramento della fluidità conseguente alla nuova strada spinga ad altri miglioramenti e allargamenti o a ulteriori circonvallazioni di nuclei abitati; sviluppo incompatibile con la protezione dell'oggetto IFP \_\_\_\_\_.

Chiede quindi che le autorità competenti rinuncino ad altri interventi atti ad aumentare l'attrattiva di questa strada e ne mantengano l'attuale carattere su tutta la sua estensione. La conclusione commissionale è che "il progetto arreca un importante danno all'oggetto IFP n. \_\_\_\_\_ ai sensi dell'art. 6 LPN." Tuttavia la commissione non lo preavvisa negativamente ma dichiara che se le autorità competenti, dopo aver soppesato i diversi interessi in gioco, dovessero decidere di realizzarlo, lo riterrebbe "rispettoso dell'oggetto IFP \_\_\_\_\_ per quanto sia possibile giusta l'art. 6 LPN nella misura in cui soddisfi le seguenti condizioni."

Rimandiamo alla loro elencazione nel preavviso.

### 8.3 Commento al preavviso CFNP

Nel dichiarare che il progetto presentato potrebbe, a precise condizioni, essere ritenuto per quanto possibile rispettoso dell'oggetto giusta l'art. 6 LPN, la Commissione fa implicitamente riferimento al capoverso primo del disposto. In concreto trova però applicazione il capoverso secondo: da un lato l'intervento sull'oggetto è previsto nell'esecuzione di un compito della Confederazione e dall'altro non è, con ogni evidenza, sorretto da un interesse nazionale. L'oggetto va dunque conservato intatto; non basta che lo si rispetti nella misura del possibile. Il presupposto del rispetto "per quanto possibile" entra in considerazione solo nei casi in cui non si deve né si può conservare intatto l'oggetto: in quei casi lo si deve almeno rispettare nei limiti del possibile. Questa conservazione relativa è l'alternativa alla conservazione integrale ed è ammessa solo dove la legge non esige quest'ultima. Se si deve mantenere intatto l'oggetto e ciò non è possibile si deve rinunciare all'intervento in quanto contrario all'art 6 cpv. 2 LPN. Non si può ripiegare sulla conservazione mitigata. Col suo preavviso la CFNP ci rivela unicamente il suo parere circa il rispetto di questa condizione, non si esprime sulla possibilità di assicurare, attuando i provvedimenti descritti, la conservazione integrale. Non è tuttavia il caso di chiederle un ulteriore preavviso. Da quello in esame vanno tratte le informazioni utili ai fini del nostro giudizio integrandole a quelle largamente forniteci dal REIA e dal rapporto completo e di cui abbiamo riportato ampi stralci. Ciò facendo terremo conto del concetto di "intatto" sviluppato dalla giurisprudenza, che ne attenua la radicalità, commisurandone il rigore alle finalità dell'istituto. Ora, è ben chiaro che scopo dell'Inventario non è di escludere ogni intervento modificatore, diversamente da una riserva naturale protetta dove la natura dev'essere lasciata a sé stessa e l'uomo tenuto fuori. Se così fosse i villaggi non farebbero parte dell'Inventario, se non trasformati in musei. Ma così non è del \_\_\_\_\_; si pensi solo all'esempio di \_\_\_\_\_. Ora, se ciò vale per i villaggi, e ne giustifica entro certi limiti l'espansione a scapito del paesaggio naturale, se ciò vale addirittura per un limitato sfruttamento delle famose cave di \_\_\_\_\_, così, pur con tutte le limitazioni del caso, per le opere stradali che li collegano tra di loro. L'importante è

che l'intervento sul palinsesto del paesaggio sia per prima cosa giustificato da importanti, prevalenti interessi e che la protezione cui mira l'iscrizione non ne risulti compromessa. Proprio perché l'oggetto \_\_\_\_\_ è composto da elementi antitetici, con proprie esigenze da soddisfarsi in chiave dinamica, non possono, a priori, essere esclusi calibrati aggiustamenti dei rispettivi rapporti. E' incompatibile con la descrizione dell'oggetto nell'inventario e con lo scopo della sua protezione che si escluda ogni cambiamento, e in definitiva che si imponga di conservare "intatto" l'oggetto, nell'accezione che il termine intatto ha nel linguaggio comune. Dacciò la necessità di attribuirgli il significato datogli dalla giurisprudenza federale che alla conservazione integrale sostituisce una forma intermedia tra il congelamento allo status quo e il massimo rispetto possibile. 8.4

Conclusioni riguardo all'IFP Se ora valutiamo l'impatto della strada alla luce delle pregresse considerazioni possiamo trarre le seguenti conclusioni. Paesaggio Esaminiamo l'impatto del progetto sul paesaggio della montagna intesa come realtà percepibile otticamente, da proteggersi per la sua valenza estetica. E' evidente che una strada di soli 500 mtl., con tutti gli accorgimenti previsti (si pensi alle scarpate coperte di vegetazione), non può turbare, sminuendone complessivamente il valore, questo insieme di cui lambisce solo e per un piccolo tratto l'estremo limite inferiore. Il Rapporto EIA riporta il parere della CBN, competente in materia di PG per il giudizio estetico dell'opera e per la valutazione degli aspetti paesaggistici. Per la Commissione "non si intravedono rilevanti differenze tra le due proposte circa l'inserimento nel paesaggio collinare; ambedue possono essere tenute in considerazione." Anche se poi precisa che "la variante \_\_\_\_\_ presenta un paio di elementi discutibili rispetto alla soluzione \_\_\_\_\_, ossia l'emergenza del tornante dal terreno e la brusca interruzione della strada attuale contro il muro di sostegno della nuova." Sempre pure nel REIA troviamo citato il parere della SPU per la quale "la variante \_\_\_\_\_ risulterebbe assai incisiva in un contesto paesaggistico unitario e pregiato che fa da separazione fisica tra la zona edificabile di \_\_\_\_\_ e il confine giurisdizionale di \_\_\_\_\_ o. Si tratta di un ultimo baluardo verde che, se tagliato dalla progettata strada, perderebbe quell'integrità formale che con la villa \_\_\_\_\_ costituisce un elemento qualificante nel paesaggio." Per contro "il tracciato della variante \_\_\_\_\_, pur toccando un paesaggio assai delicato, si snoderebbe su di un terreno completamente libero, molto discosto dalle zone edificabili di \_\_\_\_\_ e con uno sviluppo longitudinale meno costretto di quello previsto su \_\_\_\_\_." Aspetto geologico La montagna è però specificamente dichiarata degna di protezione dall'Inventario per il suo grande interesse geologico e in particolare per i giacimenti triassici coi relativi fossili che ne fa uno dei più importanti al mondo. Per l'eccezionale importanza di questi valori, di incomparabile interesse geo-scientifico, si discute l'iscrizione del comprensorio nel patrimonio mondiale. Abbiamo visto che con la soluzione Ligornetto si eviterebbe il danneggiamento degli affioramenti calcarei (tufo) presenti lungo il riale " \_\_\_\_\_ " e con opportune opere di consolidamento delle scarpate si frenerebbero i processi erosivi ora in atto all'interno dell'area forestale " \_\_\_\_\_ ". Rimane tuttavia il "consumo" effettivo di suolo (trasformazione del terreno in superficie impermeabile asfaltata o cementata) di 3.000.-- mq. Perciò il settore "suolo e affioramenti calcarei" subisce un impatto definito importante dal REIA. Questo "consumo di suolo" nella misura in cui risparmia gli affioramenti non appare tuttavia avere particolare incidenza sul valore geologico complessivo della Montagna. Nessun pregiudizio al valore paleontologico (giacimenti e relativi fossili) viene d'altra parte segnalato. Flora La scheda cita inoltre tra i valori particolarmente degni di tutela la flora insubrica ricca di specie rare. Il REIA si dilunga su

questo aspetto per concludere che se la variante \_\_\_\_\_ sarebbe stata fatale a specie di eccezionale importanza e rarità, non così la variante \_\_\_\_\_, il cui impatto è considerato contenuto, posto che l'unico frammento di territorio importante sotto il profilo qualitativo e quantitativo, il bosco lungo il riale \_\_\_\_\_, "verrà toccato solo in minima parte. L'unica specie arborea rara eliminata (\_\_\_\_\_) "potrà essere facilmente recuperata tramite un suo utilizzo preferenziale nelle opere di rimboscamento compensativo". Si ricordi poi gli effetti benefici attribuiti alla cessazione del pascolamento nell'area di rimboschimento che permetterà a gran parte delle specie arbustive e erbacee rinvenute lungo il riale \_\_\_\_\_ di estendere sensibilmente il loro insediamento (ricupero parziale della fitocenosi del sottobosco). Citiamo nuovamente la conclusione del rapporto: "Con gli accorgimenti proposti tutta l'area di progetto subirà un notevole miglioramento rispetto alla situazione attuale, sia dal profilo forestale che da quello floristico." Fauna La scheda non menziona la fauna tra i fattori presenti nella Montagna da doversi proteggere. Essa rientra però nel concetto di "paesaggio naturale ancora intatto". Su questo tema il REIA è stato integrato dal rapporto preliminare (Consulenza ambientale accompagnatoria per l'approvazione del progetto) ed ha formato oggetto dei preavvisi della CFNP. Ne abbiamo a lungo riferito. La conclusione che si può trarre su questo punto è che se si attuano tutti i provvedimenti alla cui esecuzione tanto i rapporti quanto il preavviso suddetti subordinano la proponibilità dell'opera, questa non avrà una sensibile incidenza negativa su questo prezioso habitat. Per certi versi ne migliorerà le condizioni biocenetiche. Villaggi Quanto, infine, ai villaggi ticinesi caratteristici del \_\_\_\_\_ (il cui stile \_\_\_\_\_ viene a scampo d'equivoci sottolineato dalla scheda) non verranno messi in pericolo dalla bretella in questione. Migliorerà la situazione dell'estremità ovest di \_\_\_\_\_, oggi attraversata da un traffico poco compatibile con le caratteristiche sopra evocate. Tutto ben considerato si può dunque affermare che il PG in discussione non è proprio ad avere sull'oggetto n. \_\_\_\_\_IFP, visto nel suo complesso e considerato lo scopo della sua iscrizione dell'Inventario federale, premessa l'esecuzione delle misure previste, un effetto tale da lederne l'integrità nel senso attribuito dalla giurisprudenza al concetto. Non solo con le misure in questione il PG potrà ritenersi "rispettare per quanto possibile" l'oggetto, ma nemmeno derogherà all'obbligo di conservarlo "intatto", nel senso, ripetiamo, che va attribuito a questa prescrizione. 9. Altri aspetti del PG Esaminiamo ora gli altri aspetti problematici relativi alla strada: 9.1 Zona naturale protetta Il sedime previsto per la costruzione della strada è inserito nella ZNP del \_\_\_\_\_, contenuta nel PD, scheda 1.2, oggetto n. 1.2.21. Il progetto comporta l'eliminazione di un'area forestale caratterizzata dall'assenza di sottobosco e dalla dominanza di specie arboree esotiche con scarso valore ecologico. Molto importante invece l'impatto sui corridoi ecologici. Vale qui quanto detto sopra per l'IFP. E così per gli altri strumenti di protezione della natura, i quali non prevedono una tutela superiore a quella dell'IFP. Si tratta della riserva naturale \_\_\_\_\_, dell'inventario dei rettili d'importanza nazionale (oggetto n. 90); delle zone di riproduzione di anfibi d'importanza nazionale "pozza \_\_\_\_\_" (n. \_\_\_\_\_) e \_\_\_\_\_ (n. \_\_\_\_\_). 9.2 Ubicazione vincolata Il comune ricorrente invoca l'art. 24 LPT denunciandone la violazione. Non sarebbe segnatamente rispettata l'esigenza dell'ubicazione vincolata. La censura è inconferente nella misura in cui pretende che la strada costituisca una costruzione fuori zona edificabile. Le strade, secondo la definizione che ne dà l'art. 2 LStr, sono aree utilizzate per la circolazione dei veicoli a motore, dei veicoli senza motore o dei pedoni. Il cantone provvede alla pianificazione delle strade

cantonali e il PG è lo strumento deputato per darvi attuazione. Col PG, che abbiamo visto è equiparabile ad un PUC, la porzione del territorio interessata dalla strada (l'area costituente la strada vera e propria e le necessarie adiacenze) assume una specifica destinazione pianificatoria. La strada come manufatto non è dunque una costruzione fuori zona edificabile e non soggiace di conseguenza alle disposizioni dell'art. 24 LPT (cfr. DTF 122 II 81 consid. 6d/ee : Der Regierungsrat entschied im Planungsgenehmigungsverfahren nach kantonalem Strassengesetz, was dem Erlass eines Nutzungsplans im Sinne von Art. 14 ff. RPG gleichkommt.).

9.3 Foresta L'esigenza dell'ubicazione vincolata non cade per ciò stesso. Nel caso di specie la costruzione della strada implica un dissodamento (4.900 mq) e l'ubicazione vincolata figura tra i presupposti per ottenerne l'autorizzazione. Va detto in proposito che se di principio l'area forestale è intangibile, e quindi i dissodamenti sono vietati (art. 5 cpv. 1 LFO), deroghe possono tuttavia essere concesse, giusta l'art. 5 cpv. 2 LFO, "se il richiedente comprova l'esistenza di gravi motivi preponderanti rispetto all'interesse alla conservazione della foresta, e sono inoltre adempiute le condizioni seguenti: a. l'opera per la quale si richiede il dissodamento è attuabile soltanto nel luogo previsto ; b. l'opera soddisfa materialmente alle condizioni della pianificazione del territorio; c. il dissodamento non comporta seri pericoli per l'ambiente. L'esigenza dell'ubicazione vincolata non dev'essere intesa in senso assoluto, precisa il TF in DTF 120 Ib 400 c. 4c pag. 408/9; è quasi sempre possibile scegliere tra più alternative. L'essenziale è che i motivi per l'ubicazione prescelta prevalgano sugli interessi alla conservazione del bosco (DTF 117 Ib 325 E. 2 S. 327 con indicazioni). Un'ubicazione vincolata relativa presuppone per essere ammessa che si siano attentamente vagliate le ubicazioni alternative (DTF 119 Ib 397 E. 6a S. 405). Con la precisazione, in quest'ultima sentenza a pag. 404, che "un'applicazione corretta dell'art. 5 LFO richiede, com'era già il caso nel precedente regime e come vuole la ponderazione degli interessi dell'art. 24 cpv. 1 LPT, che il progetto sia valutato nel suo insieme. Non è ammesso che questioni rilevanti per la ponderazione vengano rinviate a procedimenti separati." Del problema si è occupato il REIA. Nelle considerazioni finali riguardanti il settore d'impatto "biosfera" conclude che le zone più interessanti sono dal profilo naturalistico il bosco lungo il riale "\_\_\_\_\_ ", compresi i suoi margini maturi e ben strutturati, per la presenza di specie botaniche e faunistiche rare e minacciate quali il Geranio nodoso, l'Elleboro verde, la Rana di Lataste e la Salamandra pezzata mentre dal profilo ecologico particolare valore ha il sistema cotonale bosco-prato vignato semiintensivo. In tale ottica, precisa il rapporto, risulta che dal profilo della natura oltre ad incidere in modo minore la variante \_\_\_\_\_ presenta anche dei vantaggi rispetto alla variante \_\_\_\_\_, di cui citiamo quelli a valenza forestale. Da un lato nella variante \_\_\_\_\_ la maggior parte del percorso stradale "occuperebbe un'area boscata assai degradata e di scarso valore naturalistico, al contrario della variante \_\_\_\_\_ che taglierebbe per ben due volte la porzione qualitativamente e strutturalmente più interessante del bosco (fascia boscata lungo il riale \_\_\_\_\_) e indurrebbe l'eliminazione quasi certa di una specie botanica assai rara in Ticino e praticamente assente nel resto della Svizzera: questa variante inciderebbe negativamente anche sulle peculiarità geologiche del sito (tufi calcarei). Dal canto suo la Sezione forestale si è limitata nel suo preavviso del 18.11.1993 ad un commento sui punti 5.3.4.1 e 5.3.4.2 del Rapporto EIA in cui è trattato l'impatto sulle componenti naturali e sono formulate le proposte compensative. "Siamo del parere che tutti gli aspetti delle componenti naturali siano stati toccati in modo completo per entrambe le varianti. Siamo completamente d'accordo con le proposte di rimboschimento compensativo in loco ed in particolare con la proposta di ripristinare il sottobosco nella zona pascolata ed

escludere di conseguenza il pascolo (variante \_\_\_\_\_). Riteniamo inoltre molto valida la proposta di sostituzione ecologica in località \_\_\_\_\_.” Il Consiglio di Stato ha fatto suo questo parere nel preavviso del 28.3.1995 ris. n. \_\_\_\_\_. In realtà il preavviso della sezione deputata alla salvaguardia degli interessi forestali fa le veci, in una procedura come la presente, - in cui, non superando il dissodamento la faticosa soglia dei 5000 mq. il Consiglio di Stato è nel contempo autorità competente ad autorizzare il dissodamento e autorità di adozione del PG -, del preavviso vincolante, previsto dall'art. 21 OEIA e peraltro accreditato dalla giurisprudenza federale in materia di coordinamento delle procedure. Non ha senso che il Consiglio di Stato rilasci a sé stesso il preavviso in questione. Dopo aver esaminato e valutato tutti gli interessi in gioco, tra cui pure quello forestale ed aver effettuato la necessaria ponderazione, il Consiglio di Stato adotta il PG e poi, cresciuto questo in giudicato, decide il dissodamento. In quella sede decide anche le opposizioni interposte alla domanda di dissodamento. Da notarsi che il Consiglio di Stato ha nondimeno rilasciato il preavviso con la risoluzione n. \_\_\_\_\_ del 28.3.95, coeva alla decisione di rigetto dei reclami contro il contestato progetto di strada. Non senza osservare che la soluzione consistente nel decidere il dissodamento prima del PG è pure essa ammissibile ai fini del coordinamento, sempre che in quel caso il processo pianificatorio sia già sufficientemente avanzato per poter decidere con conoscenza di causa. In concreto e allo stadio attuale basta il preavviso positivo che appare sufficientemente fondato da non doversi temere venga sconfessato dalla decisione finale sul dissodamento. Non si vede da un lato come possa essere contestata, tanto è evidente, l'ubicazione vincolata. D'altro canto l'interesse a realizzare la strada appare chiaramente predominante sull'interesse a conservare il bosco in questione.

9.4 SAC Il ricorrente denuncia l'occupazione di superfici SAC. La superficie agricola sacrificata dalla variante Ligornetto è complessivamente di mq 3.260 (cfr. precisazione \_\_\_\_\_ 7.3.1994). Comprende la fascia di terreno situata tra il bosco e i campi (indicati nell'EIA come zona ruderale ricoperta di rovi e arbusti) che va però computata quale zona potenzialmente idonea all'agricoltura. Parte di quest'area è compresa nelle superfici SAC. Parte è inclusa nel catasto viticolo. Secondo l'amministrazione convenuta una porzione importante (2/3?) è destinata alle misure di compensazione ecologica prescritte dal diritto federale, ritenendo che il sacrificio è giustificato dal prevalente interesse pubblico a realizzare la strada e peraltro darà luogo a compensazione ai sensi della Legge sulla conservazione del territorio agricolo. E' quanto precisa la Sezione agricoltura nel suo preavviso del 18.11.1993 che non contesta la perdita di terreno agricolo prevista. L'obiezione ricorsuale che la strada si ponga in contrasto con le previsioni del PD venendo ad occupare un'area che il PD destina a SAC suscita le seguenti riflessioni sui rapporti tra i diversi strumenti pianificatori.

9.5 Rapporto PG - PD Lo strumento deputato “per promuovere ed organizzare la politica cantonale dei trasporti, garantendo il coordinamento e l'integrazione con le procedure speciali” è, anche in materia stradale, il piano cantonale dei trasporti (art. 3 cpv. 1 Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, in seguito Lcoord., e 8 LStr.). Il PCT è adottato dal Consiglio di Stato che lo integra nel Piano direttore cantonale secondo la procedura definita dalla LALPT (art. 7 Lcoord.). L'art. 3 cpv. 2 Lcoord. dà facoltà di elaborare e approvare a tappe, per singoli comprensori regionali, il piano cantonale dei trasporti. E' il procedimento posto in atto nel Cantone, tant'è che il piano cantonale sarà finalmente il risultato della giustapposizione dei diversi, successivi piani regionali. Nel procedere dal particolare al generale si dovrà certo seguire un disegno globale che dia unità al puzzle e coerenza funzionale e strutturale all'intero costruito

pianificatorio. Almeno ex post ciò avverrà tramite l'integrazione dei diversi piani regionali nel PD, come prevede il citato art. 7 LCOORD. La stretta collaborazione del governo cantonale nell'elaborazione dei piani regionali dovrebbe garantire questa corrispondenza, anche perché alla base di ogni piano parziale vi sono pur sempre gli obiettivi del PD e, ancorché generalmente vaghe a quello stadio, le indicazioni preliminari delle singole schede di coordinamento. Il piano generale, dal canto suo, è lo strumento chiamato a tradurre in chiave concreta gli indirizzi della pianificazione cantonale. Il coordinamento col PD è assicurato integrando in esso il piano regionale dei trasporti che il PG è deputato a concretare e di cui è un'emanazione. E' un procedere essenzialmente a ritroso, partendo dalla coda per arrivare alla testa, ma alla fine i conti tornano; anche se così lo strumento di livello superiore perde parte della sua naturale funzione trainante, per trasformarsi in ricettore di soluzioni che ha solo molto vagamente ispirato. Se alla fine residuano discrepanze tra PD e PG il primo verrà messo al passo. Il presupposto è che il conflitto materiale sia già risolto a livello del PRT o addirittura, se questo precede, del PG, che in caso contrario non potrà essere adottato né, quindi, approvato. E' solo in presenza di modifiche di grande importanza che si esigerà dapprima la modifica del PD e poi l'adozione degli altri strumenti pianificatori. Non, se come in concreto si tratta di correggere la distribuzione nel territorio di una minima frazione (ca. 1.100 mq) del contingente SAC di 350.000 mq prescritto dal piano settoriale federale; frazione peraltro recuperabile altrove in via di sostituzione reale e alla peggio compensabile in via pecuniaria. La validità del PG e del PRT che gli è alla base non dipende dalla congruenza su tutti i punti con l'attuale PD ma dall'intrinseca, sostanziale loro giustificazione. Ora, nulla consente di ritenere che nel progettare la strada oggetto del PG si sia invaso senza valide ragioni, toccandola peraltro solo in minima parte, l'ampia area SAC prevista dal PD. Il sacrificio è, come abbiamo sopra sinteticamente espresso, giustificato dalla necessità di far passare di lì il tronco stradale in esame, scartate per motivi prevalenti, in larga misura d'ordine naturalistico-paesaggistico, altre soluzioni. Il tutto passato al vaglio e suffragato dal rapporto EIA nonché, con le condizioni ivi poste, dal 3° preavviso della CFNP, seguito dal Rapporto preliminare \_\_\_\_\_, con successiva approvazione del PG da parte del Parlamento cantonale. L'interesse pubblico alla realizzazione dell'opera non può essere disatteso per risparmiare la modesta area SAC toccata. 9.6 \_\_\_\_\_ (Piano trasporti del \_\_\_\_\_)

A questo punto può esser istruttivo gettare uno sguardo sullo stato di avanzamento del piano dei trasporti del \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_\_) e prendere atto dei rapidi progressi compiuti. Premesso che l'art. 56 LStr conferisce al PG valenza transitoria e suppletiva, come fa notare l'Amministrazione immobiliare e delle strade nazionali nelle sue osservazioni, fino all'adozione della pianificazione cantonale dei trasporti. All'approvazione dello Studio preliminare, nel giugno '97, da parte della CIT, segue la pubblicazione, da luglio a settembre '99, del Rapporto intermedio, e nel giugno 2000, dal Piano di pronto intervento per approdare quindi al Progetto di Rapporto \_\_\_\_\_, Proposte definitive, prime verifiche ambientali del 4 ottobre 2000. La strada della montagna è contemplata dall'inizio, nei singoli documenti e lo è, in particolare, nel Piano di pronto intervento che la annovera al cap. 3.2 (al Nr. 1.4) tra le opere la cui realizzazione è acquisita (in casu PG approvato dal Gran Consiglio), "attraverso un iter procedurale indipendente per ogni singolo intervento con lo stanziamento di crediti specifici stanziati singolarmente." La strada figura nella categoria degli interventi per cui esiste già un progetto e la cui realizzazione è prevista in ca. 5 anni (Scadenza 1) e può avvenire indipendentemente da ogni altra opera del PTM. Si noti che col Rapporto intermedio è stato pure elaborato un progetto di scheda di coordinamento

12.24, Piano dei trasporti del \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_\_), in cui è riaffermato lo scopo di “ moderare il traffico in modo da migliorare la convivenza dei diversi utenti e limitare il traffico parassitario nelle aree residenziali e per permettere interventi di miglioramento della qualità urbanistica dei quartieri. ” Il riferimento alla strada della Montagna è chiaro. Dal canto suo la scheda settoriale 3 “ Traffico privato ” al capitolo “Situazione” definisce la mobilità privata “caratterizzata dagli spostamenti di un elevato numero di frontalieri che si recano al lavoro nel \_\_\_\_\_ o nel \_\_\_\_\_, da un elevato numero di movimenti dei pendolari locali che hanno il posto di lavoro al di fuori della regione ...” Tra i punti deboli del sistema viario regionali la scheda individua al punto a) “lo svincolo di \_\_\_\_\_ e la rete stradale principale facente capo ad esso (accesso alle zone industriali e ai centri commerciali di \_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_, accesso alla Montagna , accesso alla rete principale per \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_). L’organizzazione attuale di questo nodo non consente uno sfruttamento ottimale delle sue capacità ed è origine di frequenti episodi di saturazione.” Infine tra le finalità di coordinamento la scheda cita: “Verificare l’opportunità e la fattibilità dal profilo territoriale, ambientale, funzionale, costruttivo ed economico dei nuovi interventi e predisporre eventuali soluzioni alternative o intermedie ai progetti che non dovessero rivelarsi adeguati al raggiungimento degli obiettivi prefissati.” Ora, questa opportunità, fattibilità ecc. di interventi già passati al vaglio del PTM e in particolare del PG in una procedura che ha visto esprimersi per ben tre volte la stessa CFNP, sulla base di un approfondito rapporto EIA poi integrato, tenuto conto delle considerazioni della commissione, dal rapporto dello stesso autore dell’EIA è largamente comprovata per quanto concerne l’opera che qui ne interessa, la strada della Montagna. Il completamento della scheda per la parte interessante questo intervento potrà avvenire in seguito, ma nulla lascia intendere che la strada oggetto del qui avverso PG non vi sia considerata. E quindi la superficie SAC dovrà esservi corretta di conseguenza. Questo per la congruenza col PD. 10. Considerazioni finali sul PG 10.1 Effetti sull’ambiente, sulla natura e sul paesaggio Abbiamo visto, da un lato, gli effetti che il progetto può avere sulla natura, sul paesaggio, sulle SAC, sulla foresta e in generale sull’ambiente. Dall’attenta analisi dell’EIA, dai preavvisi dei diversi servizi cantonali e infine della commissione federale ecc. si può escludere che gli impatti saranno rilevanti e possano pregiudicare nel suo complesso l’integrità del \_\_\_\_\_. La condizione è che si dia attuazione alle misure prescritte dalla CFNP e in larga misura già indicate dall’EIA. D’altro lato l’interesse a distogliere il traffico della Montagna dall’abitato di \_\_\_\_\_, segnatamente quello pendolare e dei mezzi pesanti (si pensi al trasporto di inerti dall’Italia) non fa dubbio e non va bagatellizzato. Il REIA illustra chiaramente nella parte dedicata allo studio del traffico e più in dettaglio nei capitoli atmosfera e rumore, le ragioni a favore della soluzione impugnata. Se è vero che con ciò viene evitato solo l’attraversamento dell’estrema punta dell’abitato e che simili problemi affliggono una moltitudine di comuni attraversati da traffico parassita, ciò non toglie che il problema è reale e va risolto. Non solo per l’inquinamento atmosferico e fonico subito dagli abitanti, ma anche per l’inadeguatezza da tempo evidente dell’assetto viario attuale, che non offre le necessarie garanzie di funzionalità e sicurezza. Nelle sue osservazioni \_\_\_\_\_ parla di “ situazione di estremo pericolo per la circolazione e per le persone che si verifica in particolare in corrispondenza della curva a gomito sulla quale confluiscono due ulteriori importanti collegamenti: la strada cantonale che, provenendo dalla \_\_\_\_\_ di \_\_\_\_\_, attraversa l’intero nucleo di \_\_\_\_\_ (via \_\_\_\_\_ e Via \_\_\_\_\_) e la strada pure cantonale (Via \_\_\_\_\_) che, attraversando

l'ulteriore importante zona residenziale nella quale sono pure ubicati importanti edifici pubblici (Posta, Casa per anziani, ecc.), scende verso " \_\_\_\_\_ " e assicura nel contempo il collegamento nell'altro senso con il nucleo medesimo ." Non sappiamo se il pericolo è addirittura estremo, quel che è certo è che la situazione è chiaramente incompatibile con i criteri di una retta pianificazione stradale. E infatti già lo Studio preliminare del PTM (aprile '97) poneva la " realizzazione del collegamento Montagna - 394 (bretella \_\_\_\_\_) " tra gli interventi necessari, col grado di coordinamento 1, finalizzati a " ridurre il traffico pesante di transito sulla rete locale " rispettivamente ad assicurare " la riduzione del traffico di transito nelle aree residenziali particolarmente esposte " (p.to 9.5, obiettivi n. 6 e 7, pag. 52 risp. 53. Non ultimo per questo motivo, la rotonda della Segurida è stata realizzata fuori dall'abitato. La bretella vi si innesta tagliando fuori il nucleo di \_\_\_\_\_ e creando un asse diretto \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_. Questo spostamento è pienamente in sintonia con la ridefinizione delle funzioni dello svincolo autostradale di \_\_\_\_\_ che le linee direttrici d'intervento destinano a servire unicamente d'accesso all'area urbana, alle zone di attività della \_\_\_\_\_ di \_\_\_\_\_ e alla \_\_\_\_\_ di \_\_\_\_\_ (cfr. Rapporto di sintesi, pag. 53). La diramazione della A2 con la SPA 394 viene spostata in corrispondenza dello svincolo del \_\_\_\_\_, in modo da " strutturare in modo più chiaro e razionale la rete costituita dalla SPA 394, dalle due strade cantonali nord-sud e dai loro collegamenti trasversali " (compreso il collegamento con la Montagna) e " definire le dorsali principali che evitino l'attraversamento degli abitati e dei quartieri residenziali ". Obiettivo finale: " favorire il passaggio dal sistema delle strade cantonali a quello autostradale " e così " permettere l'accesso diretto al sistema autostradale ... dalla Montagna ". Abbiamo visto sopra l'integrazione di questi obiettivi nel PRT segnalandone l'elevato grado di avanzamento. Ora, il PG è perfettamente integrato in questo vasto progetto. Altre soluzioni alternative non sono seriamente prospettabili. Non ovviamente lo status quo; non, s'è visto, la variante di \_\_\_\_\_, ma neppure il ripristino del traffico attraverso il ponte della Cercera, per una serie di inconvenienti che non è qui il caso di elencare. E neppure possono essere prese in considerazione per i motivi esposti nelle osservazioni dell'Amministrazione puntuali correzioni quali quelle proposte in via subordinata nei ricorsi \_\_\_\_\_ e in particolare \_\_\_\_\_. Non senza ribadire che il TPT, che non è autorità di pianificazione, non può sostituire alternative ritenute preferibili alla soluzione adottata dall'autorità competente se tale soluzione è ragionevolmente sostenibile e rispetta il diritto. 10.2 Interessi privati Rimane da esaminare e valutare quali sono gli interessi privati che si contrappongono agli interessi pubblici suesposti. 10.2.1 Ricorso \_\_\_\_\_ I ricorrenti vedono la loro proprietà, dedicata all'azienda agricola, tagliata a metà dalla strada " creando di conseguenza due scorpori di terreno completamente indipendenti fra loro. Quello posto a monte della prevista strada risulterebbe inutilizzabile ai fini agricoli non risultando più idoneo, per dimensione e per assenza di accesso proprio, allo scopo per il quale è stato inserito nel PD " (superfici SAC). Secondo gli insorgenti l'interesse pubblico a conservare queste superfici " prevale sull'interesse alla realizzazione di un'opera destinata esclusivamente a contenere le emissioni foniche ed i disturbi causati dal traffico motorizzato, in una zona periferica e spazialmente molto contenuta dell'abitato di \_\_\_\_\_ ." Peraltro il distoglimento di queste superfici dalla zona agricola e più in particolare dalle SAC violerebbe da un lato la Ltagr. e dall'altro la LALPT; la prima per mancata definizione della compensazione agricola, la seconda perché la procedura di adozione del PG non è stata " né susseguente né concomitante ad una procedura di modifica

della zona SAC definita dal PD ”. Questioni, queste, su cui ci siamo pronunciati nei considerandi precedenti ai quali rinviamo. Qui importano le implicazioni sulla proprietà privata. Ricordiamo che per essere compatibile con la garanzia della proprietà privata, garantita precedentemente dall’art. 22 ter Cost. e ora dall’art. 26 nCost., una restrizione di diritto pubblico della proprietà privata richiede l’esistenza di una base legale, un interesse pubblico predominante, il rispetto del principio della proporzionalità e infine un totale indennizzo se la restrizione corrisponde a esproprio (DTF 114 Ia 337/338). Il primo presupposto è evidentemente dato. Basti citare l’art. 11 LStr. (PG) e l’art. 44 LALPT (PUC). L’interesse pubblico, a sua volta, è stato ampiamente dimostrato. Pur non sottovalutando l’interesse dei proprietari ad evitare la manomissione della loro proprietà non possiamo ritenerlo di tale peso e importanza da sovrastare l’interesse pubblico alla realizzazione del grande progetto di ottimizzazione della mobilità, e per ciò della rete viaria del \_\_\_\_\_, di cui la contestata bretella è un piccolo ma irrinunciabile tassello. In analogo senso, nel DTF 13.1.1999 in re \_\_\_\_\_ concernente il PG della A394, il TF, non raccogliendo l’obiezione che il volume di traffico non era straordinario e che nel Ticino esistevano situazioni maggiormente precarie, aveva ritenuto non seriamente contestabile l’opportunità di togliere la circolazione di transito (in senso lato) dalla strada cantonale, allontanandola dalle zone residenziali del Comune di \_\_\_\_\_. Pure la proporzionalità è rispettata, contrariamente all’opinione del ricorrente. Il provvedimento risulta infatti idoneo a conseguire lo scopo; non si vede quale altra misura meno incisiva potrebbe raggiungere lo stesso risultato (quelle ipotizzate, inidonee, sono state scartate per motivi tecnici che condividiamo) e infine il rapporto tra scopo (realizzazione della strada) e mezzo per conseguirlo appare ragionevolmente accettabile. Il sacrificio chiesto al privato non appare alla fin fine sproporzionato per rapporto allo scopo perseguito, sorretto abbiamo visto da un interesse pubblico prevalente che non può essere altrimenti conseguito. La bretella è atta a raggiungere questo scopo anche se non eliminerà la parte del traffico della Montagna che dalla rotonda di \_\_\_\_\_ tornerà verso \_\_\_\_\_ diretto alla zona industriale (e viceversa). La questione poi se questa rotonda è dimensionata per accogliere il carico aggiuntivo del traffico della Montagna trova risposta affermativa da parte degli specialisti e ciò basti. Infine, sempre in tema di proporzionalità, nemmeno il fatto che lo sbocco della strada sulla rotonda della \_\_\_\_\_ venga quasi a tangere l’abitazione \_\_\_\_\_ può, malgrado gli evidenti pregiudizi arrecati alla proprietà, prevalere sull’interesse pubblico a realizzare l’opera contestata. Per i motivi sopra svolti la censura di violazione della garanzia della proprietà non può trovare accoglimento. 10.2.2. Ricorso \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_ dei part. \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_ sono colpiti in misura minore dalla strada di quanto non lo siano i ricorrenti \_\_\_\_\_. I motivi e le domande ricorsuali sono essenzialmente gli stessi e valgono quindi pure per questi ricorsi i considerandi precedenti. La tesi della violazione della proprietà privata non trova adesione. 10.3 rispetto OIF In tutti i ricorsi è poi contestato con varie motivazioni l’impatto ambientale, in particolare fonico, che le singole proprietà subiranno a causa della nuova strada. Rimandiamo su questo tema al REIA, sopra riportato. Non abbiamo motivi per ritenere inficiato d’errore né metologico né sostanziale il rapporto in questione. Le critiche sui rilevamenti, accusati di non rispecchiare la realtà attuale in quanto condizionati dalla crisi che ha ridotto il traffico e quindi il relativo inquinamento, sono sconfessate dai recenti rilevamenti (sopra citati). E’ ad ogni modo riduttivo affermare che la deviazione del traffico dal comune di \_\_\_\_\_ a quello di \_\_\_\_\_ abbia per scopo essenziale di sanare la situazione fonica ai sensi

dell'art. 13 OIF (superamento valori limite OIF a \_\_\_\_\_) a beneficio dei residenti in quel comune ma a sfavore dei residenti nell'altro. Non è questo baratto che persegue la variante. Il traffico parassitario viene spostato fuori dell'abitato per motivi sia ecologici (trasferire l'inquinamento in zone non abitate o quasi), sia funzionali e di sicurezza. Il progetto vuole eliminare le interferenze tra traffico di passaggio e interno, tra traffico veloce e lento (pedoni, biciclette) nel quadro della razionalizzazione della mobilità perseguita dal TPM. Quanto alla compatibilità con le disposizioni della LPAmb e in particolare dell'OIF, ricordiamo che secondo l'art. 25 cpv. 2 LPAmb è possibile, in casi come il presente di impianti fissi d'interesse pubblico preponderante, accordare delle facilitazioni se l'osservanza dei valori di pianificazione costituisse un onere sproporzionato per la realizzazione del progetto. Questo potrebbe valere, ad esempio, per i ripari fonici, verosimilmente impossibili da realizzare davanti alla proprietà \_\_\_\_\_ per l'eccessiva prossimità con l'abitazione. Si prenda comunque atto che i VP vi sono di poco superati e non, ad ogni buon conto, i VI (cfr. Catasto del rumore Piano 2434 / EIA /5). E s'aggiunga che, nell'ipotesi estrema in cui non fosse possibile rispettare i VI con misure alla fonte, non per ciò stesso si dovrà rinunciare alla nuova strada. In quel caso si dovrà invece proteggere con finestre insonorizzate o analoghe misure edili gli edifici esposti al rumore; a spese del proprietario dell'impianto (art. 25 cpv. 3 LPAmb). I calcoli fatti dall'EIA escludono comunque l'ipotesi. 11. Conclusione finale La ponderazione degli interessi da una parte, l'esame della conformità con il diritto ambientale in senso lato dall'altra, portano a concludere che il PG resiste alle censure di cui è fatto segno. Giustamente il Gran Consiglio ha respinto i ricorsi interposti dai qui insorgenti contro la decisione governativa che ne aveva respinto i reclami. Dovranno essere attuate le misure proposte dalla CFNP. 12. Spese e ripetibili Il comune di \_\_\_\_\_, agente nell'esercizio delle sue funzioni pubbliche e non a tutela di interessi pecuniari va esente da tasse di giudizio che sono invece accollate per 1/3, in solido, a \_\_\_\_\_ a, \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_ e per 1/3, pure in via solidale, ai membri della \_\_\_\_\_ fu \_\_\_\_\_. Non sono dovute ripetibili allo Stato vittorioso in causa, ma invece al Comune di \_\_\_\_\_, chiamato in causa e assistito da avvocato. Debitori, tutti i ricorrenti. Per questi motivi, dichiara e pronuncia

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