

TI_GERICHTE 90.2015.14 vom 3. Oktober 2016

TI Tribunale d'appello, 2016-10-03, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_90.2015.14

FR: TI_GERICHTE 90.2015.14 du 3 octobre 2016

IT: TI_GERICHTE 90.2015.14 del 3 ottobre 2016

Regeste

Variante del piano regolatore concernente la creazione di un centro d'accoglienza per turisti

Erwägungen

E. 7

Accesso

E. 7.1

I ricorrenti contestano la variante anche dal profilo dell'accesso, nel senso che la tratta da Fusio al previsto centro di accoglienza non risponderebbe alle esigenze in materia di sicurezza del traffico e risulterebbe inadeguata a sopportare l'afflusso dei veicoli privati. In proposito va premesso quanto segue. Lo Studio, partendo da una stima degli attuali visitatori, quantificati a pag. 78 in 16'248, ipotizza un incremento di 587 visitatori in caso di attuazione dello scenario base (cfr. pag. 79), un ulteriore incremento di 3'361 visitatori in relazione allo scenario intermedio (cfr. pag. 80), a cui si aggiungono altri 3'376 visitatori in caso di realizzazione dello scenario avanzato (cfr. pag. 81). Lungi dal sottovalutare che la strada consortile, realizzata negli anni '50 del secolo scorso quale accesso al cantiere della diga, presenta delle criticità, lo Studio ne dà anzitutto a pag. 19 una descrizione e, dopo averne messo in rilievo i pregi, segnala, sempre a pag. 19, come punti deboli, la carreggiata relativamente stretta e, con riferimento ad un'intensificazione degli afflussi, un congestionamento del traffico ed una sua usura. Per questo motivo, come è stato menzionato al considerando 5.3., nello scenario intermedio viene approntato un servizio di trasporto pubblico, coordinato con la linea Bignasco-Fusio, che serve la tratta in questione tre volte al giorno (cfr. in particolare pag. 55 e scheda SI6, pag. 63), mentre nello scenario avanzato viene prevista la chiusura definitiva della strada al traffico motorizzato (cfr. in particolare pag. 56).

E. 7.2

Tale valutazione, che non menziona, come punto critico la pericolosità della strada, non può che venir condivisa da questo Tribunale. Infatti, come il sopralluogo ha permesso di constatare, la tratta di strada fra Fusio e il luogo della contestazione è di circa 2.5 km: provenendo da Fusio, il primo tratto di strada presenta per circa 500.00 m una pendenza abbastanza accentuata, una larghezza di almeno 4.00 m ed un primo tornante a gomito (cfr. anche doc. A1 prodotto dai ricorrenti con il ricorso). La strada prosegue poi fino alla diga del Sambuco con una pendenza più dolce e con una larghezza media della carreggiata di 4.00/5.00 m. La visibilità è buona; non vi sono più tornanti stretti ma solo curve ad ampio raggio e in più tratti la carreggiata si allarga sino a ca. 6.00 m, permettendo un incrocio agevole fra le autovetture. Solo in quattro occasioni, di cui due in concomitanza con due ponticelli, la carreggiata si restringe a ca. 3.00/3.50 m (cfr. anche doc. A3 e doc. A4

prodotto dai ricorrenti con il ricorso) senza che con ciò il traffico ne venga ostacolato in modo particolare. Sebbene la strada mostri qua e là evidenti segni d'usura, la guida non ne viene seriamente compromessa. La tratta in questione risponde quindi già ora in modo sufficiente agli scopi di una strada di montagna e, al confronto, ben più tortuosa e ripida risulta la tratta da Peccia fino a Fusio. D'altra parte dagli atti non emerge che sulla tratta, molto frequentata nei mesi estivi (cfr. Studio, pag. 78), si siano verificati impedimenti particolari, situazione di pericolo o incidenti, salvo per il singolo episodio di caduta sassi, avvenuto "alcuni anni orsono", citato dai ricorrenti.

E. 7.3

Non trova invece alcun riscontro negli accertamenti esperiti da questo Tribunale l'affermazione fatta nell'impugnativa, secondo cui la tratta "(...) non assume i tratti di una strada normalmente carrozzabile (...)". Essi si limitano inoltre a ingigantire le difficoltà di manovra con cui sarebbero confrontati i conducenti laddove la carreggiata si restringe, ai quali peraltro e comunque, in base alla legislazione in materia stradale, incombe un obbligo generalizzato di prudenza e di adattamento alle condizioni della strada. Anche la documentazione fotografica prodotta dai ricorrenti dopo il sopralluogo non scalfisce le conclusioni tratte dalla visita in loco, poiché con essa gli insorgenti si limitano a sezionare meticolosamente la tratta, ponendo in rilievo i segni d'usura ed i punti più critici, perdendo però di vista l'impressione d'insieme e le caratteristiche complessive della strada appena descritte. Peraltro, per quanto attiene specificamente ai segni d'usura, si osserva che, come giustamente rileva la Sezione della mobilità nelle sue osservazioni 4 luglio 2016, si tratta di situazioni riscontrabili di frequente nelle strade di montagna, dove non è oggettivamente esigibile che la manutenzione venga svolta con la medesima assiduità di quanto avviene per le altre strade e a cui semmai il Consorzio, proprietario della strada, potrà porre rimedio. Inoltre, proprio i siti internet, citati dai ricorrenti in sede conclusiva a comprova delle loro tesi, attestano invece che le condizioni della strada sono "da ottime a discrete" (<<http://www.biciticino.ch/naret/naret.htm>>), rispettivamente ne sottolineano la spettacolarità (<<http://www.dangerousroads.org/euro-pe/switzerland/3299-lago-del-nar%C3%A8t.html>>).

E. 7.4

Posto dunque che attualmente la strada risponde in modo sufficiente ai requisiti di una strada di montagna e alle necessità dei visitatori della diga, la valutazione del Governo, che ha condiviso, per quanto attiene alle sue capacità ricettive, l'impostazione della variante, che preconizza, per lo scenario intermedio, un incremento di $(537 + 3'361=)$ 3'898 visitatori, merita di venir tutelata. Infatti se da un lato l'ulteriore numero di visitatori, in considerazione del periodo di apertura della strada, risulta ripartito sull'arco di ben 6 mesi, e ciò pur considerando che il picco si verifica a luglio e ad agosto, dall'altro, come detto, lo scenario intermedio prevede la messa a disposizione di un servizio di trasporti pubblico, complementare al traffico motorizzato privato. Bisogna quindi ritenere che le ripercussioni sul traffico dell'afflusso di visitatori generato dalla realizzazione del centro di accoglienza saranno mitigate di conseguenza. Per tutti questi motivi anche le critiche relative all'accesso vanno respinte.

E. 8

In esito alle pregresse considerazioni, il ricorso dev'essere respinto, caricando alla parte soccombente la tassa di giustizia in applicazione dell'art. 47 cpv. 1 LPAmM. I ricorrenti

dovranno inoltre versare le ripetibili al comune di Lavizzara, che ha resistito con successo all'impugnativa, e che non disponendo questo di un servizio giuridico si è valso di un legale (art. 49 cpv. 1 LPAm). Per questi motivi, dichiara e pronuncia: 1. Il ricorso è respinto. 2. La tassa di giustizia di fr. 2'500.-, già anticipata dai ricorrenti nella misura di fr. 2'000.-, è posta a loro carico. Gli stessi rifonderanno al comune fr. 2'000.- a titolo di ripetibili. 3. Contro la presente decisione è dato ricorso in materia di diritto pubblico al Tribunale federale a Losanna entro il termine di 30 giorni dalla sua notificazione (art. 82 segg. legge sul Tribunale federale del 17 giugno 2005; LTF; RS 173.110). 4. Intimazione a: Per il Tribunale cantonale amministrativo Il presidente II
vicecancelliere

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