[AZA 0/2]

1E.10/2001

I CORTE DI DIRITTO PUBBLICO
****

26 novembre 2001

Composizione della Corte: giudici federali Aemisegger,
presidente della Corte e vicepresidente del Tribunale federale, Aeschlimann e Catenazzi.
Cancelliere: Gadoni.

_____
Visto il ricorso di diritto amministrativo del 5 giugno 2001 presentato dall'ing. A._____, contro la decisione dell'8 maggio 2001 con cui il Dipartimento federale dell' ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni ha approvato i piani della galleria di base del San Gottardo, tratta della Riviera, comparto di Biasca, della società anonima AlpTransit San Gottardo SA, Lucerna;
Ritenuto in fatto :

A.- Il progetto di galleria di base del San Gottardo per una linea delle Ferrovie federali svizzere (FFS) tra l'area di Altdorf/Erstfeld e quella di Bodio/Biasca, con una nuova linea fino alla regione della Giustizia, fa parte dei progetti disciplinati dal decreto federale del 4 ottobre 1991 concernente la costruzione di una ferrovia transalpina (decreto sul traffico alpino, RS 742. 104; cfr.
art. 5bis lett. a di tale decreto). Per l'attuazione della tratta della Riviera (settore sud della linea di base, comparto di Biasca), il Dipartimento federale dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia (ora: Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, DATEC) ha ordinato nel 1995 l'apertura di una procedura di approvazione dei piani, combinata con una procedura di espropriazione (procedura combinata).
Nell'ambito di tale procedura enti pubblici e privati cittadini toccati dal progetto hanno presentato opposizione, ciò che ha condotto a una modificazione dei piani e a una loro susseguente ripubblicazione. Nel frattempo la società AlpTransit San Gottardo SA (in seguito: AlpTransit), costituita nel 1998, è subentrata alle FFS nell'attuazione dell' intero progetto.

Anche nell'ambito della procedura combinata aperta per le suddette modificazioni sono state sollevate opposizioni al progetto, tra cui quella presentata il 26 maggio 1999 da A._____, proprietario della particella n. XXX RFD di Biasca, sulla quale sorge una palazzina d'appartamenti.
L'opponente criticava sostanzialmente le immissioni foniche eccessive derivanti dalla vicinanza del tracciato alle abitazioni, la formazione di un'area inservibile tra la prospettata linea veloce e l'autostrada, nonché la diminuzione di valore del suo immobile. Chiedeva quindi la modifica del progetto al fine di diminuire i pretesi inconvenienti e il riconoscimento di un'indennità di fr.
250'000.– a titolo di risarcimento per la perdita di valore dell'immobile; all'udienza di conciliazione del 4 maggio 2000 A._____ ha mantenuto l'opposizione.

B.- Con decisione dell'8 maggio 2001 il DATEC ha approvato i piani relativi alla tratta a cielo aperto nel comparto di Biasca, la modifica concernente lo spostamento dei binari a Pollegio e il progetto n̈odo della Giustiziac̈on la modifica B̈iasca-Campagna.̈ Il DATEC ha imposto a AlpTransit una serie di oneri e respinto, in quanto ricevibili, le opposizioni non accolte o non divenute prive d'oggetto.

Riguardo all'opposizione presentata da A._____, l'autorità di approvazione dei piani ha respinto la richiesta di modifiche, essendo il tracciato condizionato dalle esigenze del progetto, segnatamente dal binario di sorpasso; il DATEC non ha esaminato la domanda d'indennità per il minore valore dello stabile, di competenza della Commissione federale di stima.

C.- A._____ impugna la decisione di approvazione dei piani con un ricorso di diritto amministrativo al Tribunale federale. Chiede di ordinare l'allestimento di un nuovo progetto che preveda, anche per l'attraversamento di Biasca, un tracciato in galleria; in via subordinata, chiede l'allestimento di un nuovo progetto a cielo aperto parallelo e a ridosso dell'autostrada, dotato di ripari fonici; più subordinatamente, postula il riconoscimento di un'indennità di fr. 250'000.– per la diminuzione del valore del suo fondo a seguito delle immissioni foniche; in via ancora più subordinata fa valere un'espropriazione materiale della particella.

D.- Sono stati invitati a esprimersi sul ricorso l'AlpTransit e il DATEC, che ne postulano la reiezione.

Il 4 luglio 2001 il Presidente della I Corte di diritto pubblico ha respinto la domanda di effetto sospensivo contenuta nel gravame.

Considerando in diritto :

1.- a) Il Tribunale federale esamina d'ufficio e con piena cognizione l'ammissibilità dei ricorsi, senza essere vincolato, in tale ambito, dagli argomenti delle parti o dalle loro conclusioni (DTF 127 III 41 consid. 2a, 127 IV 166 consid. 1, 126 I 257 consid. 1a).

b) Secondo l'art. 18h cpv. 5 della legge federale sulle ferrovie del 20 dicembre 1957 (Lferr; RS 742. 101) la decisione di approvazione dei piani del Dipartimento può essere impugnata mediante ricorso di diritto amministrativo dinanzi al Tribunale federale. Il rimedio inoltrato tempestivamente dal ricorrente è pertanto, da questo profilo, ammissibile (cfr. anche le disposizioni finali della modificazione del 18 giugno 1999 e la cifra n. 3 dell'allegato, in relazione con l'art. 18 cpv. 2 lett. bLferr).

c) Secondo l'art. 103 lett. a OG la facoltà di interporre ricorso di diritto amministrativo spetta a chiunque è toccato dalla decisione impugnata e ha un interesse degno di protezione all'annullamento o alla modificazione della stessa. Il ricorrente deve quindi dimostrare che la decisione lo tocca più di chiunque altro nei suoi interessi materiali o ideali, senza riguardo alla circostanza che siano giuridici o di mero fatto. Egli deve avere con l'oggetto litigioso un rapporto stretto, particolare e degno di protezione. Il ricorso volto al semplice rispetto delle normative vigenti o alla pura tutela di interessi di terzi è inammissibile: l'azione popolare è esclusa (DTF 125 I 7 consid. 3a-c, 123 II 425 consid. 2, 499 consid. 1b, 121 II 171 consid. 2b, 120 Ib 48 consid. 2a, 59 consid. 1c). In particolare, nella procedura di approvazione dei piani ferroviari, così come secondo la giurisprudenza concernente la costruzione di strade nazionali, il privato cittadino interessato dall'edificazione dell'opera non può limitarsi a criticare in modo generale il percorso della linea, ma deve piuttosto spiegare concretamente in quale misura il progetto violi il diritto federale riguardo alla situazione del suo fondo (DTF 120 Ib 59 consid. 1c e
d, 118 Ib 206 consid. 8b, pag. 214 seg. , 112 Ib 543 consid. 1d pag. 550, 111 Ib 26 consid. 3a pag. 29 seg. , 290 consid. 1b-c).

Secondo la giurisprudenza è generalmente legittimato a ricorrere colui che abita vicino a un impianto che sia fonte di un rumore chiaramente percettibile e tale da disturbare la sua tranquillità. Non occorre invece che sulla particella interessata sia superato il valore limite d'immissione o addirittura il valore d'allarme (DTF 121 II 171 consid. 2b, 119 Ib 179 consid. 1c pag. 184 e rinvii). Il ricorrente, proprietario della particella n. XXX di Biasca, distante 200 m circa dalla linea ferroviaria, lamenta sostanzialmente asserite nuove immissioni foniche sul suo fondo derivanti dall'esercizio del prospettato impianto ferroviario. Nelle concrete circostanze, il tracciato litigioso potrebbe pregiudicare la quiete del ricorrente: deve quindi essere ammesso un suo sufficiente interesse a impugnare la decisione di approvazione dei piani con un ricorso di diritto amministrativo al Tribunale federale.

d) Con il ricorso di diritto amministrativo si può far valere la violazione del diritto federale, compreso l'eccesso o l'abuso del potere di apprezzamento, così come l'accertamento inesatto o incompleto di fatti giuridicamente rilevanti (art. 104 lett. a e b OG). Poiché l'istanza inferiore non era un'autorità giudiziaria, l'eccezione dell'art. 105 cpv. 2 OG (cui rinvia l'art. 104 lett. b OG) non si applica. Nell'ambito di una procedura di approvazione

dei piani, il Tribunale federale pone esigenze severe riguardo all'accertamento delle situazioni di fatto quando si tratta di impianti che incidono considerevolmente sull' ambiente. Un giudizio sul rispetto delle esigenze di protezione ambientale, in particolare un'accurata ponderazione degli interessi, è possibile solo sulla base di un ampio esame degli effetti della costruzione ferroviaria e del suo esercizio (DTF 121 II 378 consid. 1e/aa, 120 Ib 233 consid. 3e e rinvii).

La questione di sapere se gli interessi favorevoli e contrari all'opera siano stati ponderati correttamente è innanzitutto di diritto e il Tribunale federale la esamina liberamente. Esso si impone tuttavia un certo riserbo quando si tratta di quesiti tecnici e l'autorità di approvazione dei piani ha preso la sua decisione fondandosi su un esame dell'impatto sull'ambiente e su rapporti e analisi di specialisti. In questi casi, il Tribunale federale deve innanzitutto chiarire se tutti gli interessi toccati siano stati rilevati e valutati e se i possibili effetti dell'impianto siano stati considerati nella decisione (DTF 125 II 643 consid. 4a pag. 651, 124 II 146 consid. 1c non pubblicato, 121 II 378 consid. 1e/bb e rinvii; sentenza del 22 dicembre 1998 nella causa M.M., consid. 6c, pubblicata in RDAF 1999/I, pag. 371 segg. ; cfr. art. 1 cpv. 2 in relazione con l'art. 3 cpv. 1 dell'Ordinanza sulla pianificazione del territorio [OPT; RS 700. 1]).

Al Tribunale federale, che non è né un'istanza superiore di pianificazione né un'autorità di vigilanza in materia ambientale (DTF 124 II 146 consid. 3c), non spetta però valutare se la soluzione scelta dall'impresa ferroviaria e approvata dal DATEC sia la migliore tra le alternative possibili. È infatti escluso che, nell'ambito di un ricorso di diritto amministrativo, il Tribunale federale neghi l'approvazione a un progetto conforme al diritto federale; come visto, esso si limita a esaminare se la precedente istanza abbia violato il diritto federale, omettendo di considerare interessi pubblici o ponderandoli erroneamente, o abbia ecceduto o abusato del potere di apprezzamento (DTF 124 II 146 consid. 3c, 118 Ib 206 consid. 10).
In quanto i vari interessi toccati siano stati ponderati correttamente e gli asseriti vantaggi di un'altra soluzione o variante non siano manifesti, non spetta al Tribunale federale confrontare nel dettaglio le possibili alternative ed esaminare quale di esse sia la migliore (DTF 125 II 643 consid. 4a pag. 652; cfr. decisione del 22 dicembre 1998, citata, consid. 8b/bb).

e) Gli atti di causa già contengono un rapporto sulle immissioni foniche. Essi sono quindi sufficienti a chiarire la situazione riguardo alle questioni sollevate con il ricorso, sicché la perizia e il sopralluogo chiesti dal ricorrente non sono necessari ai fini del giudizio (art. 113 in relazione con l'art. 95 OG; DTF 124 II 146 consid. 1d inedito, 123 II 248 consid. 2a, 122 II 274 consid. 1d).

2.- Il ricorrente critica in modo generale il tracciato a sud del portale di Bodio, attraverso il territorio del Comune di Biasca. Sostiene essenzialmente che, di massima, dal profilo tecnico, ambientale e finanziario, sarebbe preferibile progettare l'intera linea in galleria, in modo da garantire percorsi più lineari e brevi, sicché occorrerebbe rivedere l'intera concezione dell'opera.

a) Premesso che, come visto (cfr. consid. 1c e d), il ricorrente non può limitarsi a criticare genericamente la linea e che non spetta al Tribunale federale esaminare se quella approvata è la migliore soluzione possibile, la critica ricorsuale non è proponibile con il presente gravame.
In effetti, come hanno rilevato sia il DATEC, sia l' AlpTransit, il Consiglio federale ha approvato, con decisioni del 12 aprile 1995 (cfr. FF 1995 III 235 segg.) e del 15 marzo 1999 (cfr. FF 1999 n. 13 pag. 2372), il progetto preliminare per la tratta del San Gottardo. Esso prevede in particolare la costruzione di una galleria di base tra Erstfeld e Bodio con una nuova linea a cielo aperto nella regione di Biasca, fino alla Giustizia (cfr. art. 5bis lett. a del decreto sul transito alpino).

Il progetto preliminare, che ragguaglia in particolare sul tracciato, sui punti di raccordo, sulle dimensioni delle aree delle stazioni e dei terminali e sulle opere di incrocio, tiene conto delle esigenze della pianificazione del territorio, della natura e del paesaggio e della difesa nazionale (cfr. art. 11 cpv. 1 e 2 del decreto sul transito alpino). Con l'approvazione del progetto preliminare, il Consiglio federale determina il tracciato (cfr. art. 11 cpv. 5 del decreto sul transito alpino); esso emana inoltre un piano settoriale secondo l'art. 13 LPT, che comprende i principali elementi territoriali dei progetti preliminari approvati, segnatamente i tracciati (cfr. art. 17 segg.

dell'ordinanza del 28 febbraio 2001 sul transito alpino, OTrAl, RS 742. 104.1, in vigore dal 1°marzo 2001; cfr. anche l'art. 8bis cpv. 1 del decreto sul transito alpino e l'art. 9 della previgente ordinanza del 20 gennaio 1993 sulla procedura NFTA, RS 742. 104.2).

b) Il Consiglio federale, come si è visto, ha approvato il progetto preliminare concernente in particolare la galleria di base del San Gottardo, il portale sud a Bodio (con lo spostamento della linea esistente) e la tratta a cielo aperto Bodio-Giustizia (con i binari di sorpasso e l'allacciamento alla linea esistente) e ha inserito questo tracciato nel piano settoriale AlpTransit (cfr. , riguardo al tracciato sul territorio del Comune di Biasca, la scheda 3.142 del piano settoriale). La decisione con cui il Consiglio federale approva il progetto preliminare e il piano settoriale non soggiace al controllo giudiziario del Tribunale federale (cfr. art. 11 del decreto sul transito alpino; art. 23 OTrAl; art. 98 OG). Inoltre, il progetto preliminare è, di principio, vincolante nella procedura di approvazione dei piani (cfr. art. 18 e 24 seg. OTrAl) e, d'altra parte, le Autorità devono tenere conto del piano settoriale nell'adempimento dei loro compiti (Lukas Bühlmann in: Aemisegger/Kuttler/Moor/Ruch, editori, Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung, Zurigo 1999, n. 41 all'art. 13). Ne consegue che i tracciati approvati nella fase di progettazione preliminare e fissati nel piano settoriale non possono, di principio, più essere
rimessi direttamente in discussione nell'ambito di un ricorso di diritto amministrativo contro l'approvazione dei piani secondo gli art. 18 segg. Lferr (cfr. l'analoga situazione in materia di strade nazionali, DTF 118 Ib 206 consid. 8b e d, 117 Ib 285 consid. 7c; cfr. anche DTF 120 Ib 59 consid. 1c pag. 63, 125 II 18 consid. 4c/aa).

In tali circostanze, le critiche ricorsuali, dirette genericamente contro le caratteristiche fondamentali del percorso approvato dal Consiglio federale, volte in sostanza a rivedere completamente la linea, esaminando la possibilità di costruire ulteriori tracciati sotterranei, sono improponibili nel presente gravame.

3.- Il ricorrente critica poi il progetto dal profilo delle immissioni foniche; ritiene in particolare insufficienti le misure di protezione previste e ravvisa una violazione dell'art. 25 cpv. 3 LPAmb.

a) Chi propone un ricorso di diritto amministrativo è tenuto, secondo l'art. 108 cpv. 2 OG, a esporre motivi e argomentazioni specifici (cfr. DTF 125 II 230 consid. 1c, 123 II 359 consid. 6b/bb, 118 Ib 134 consid. 2 e rinvii).
Il libero esame delle lesioni del diritto federale, che compete al Tribunale federale nell'ambito del ricorso di diritto amministrativo, non libera in effetti il ricorrente dall'obbligo di presentare una compiuta, chiara e precisa motivazione, con riferimento alle opinioni espresse dalla precedente istanza: il ricorrente non può limitarsi a opporre alle argomentazioni contenute nell'atto impugnato la sua versione, senza spiegare su quali punti esse violerebbero il diritto (Peter Karlen, in: Geiser/Münch, editori, Prozessieren vor Bundesgericht, 2a ed., Basilea 1998, n. 3.75 e segg. , pag. 114 segg.). Ora, le censure ricorsuali fondate sulla protezione dell'ambiente non adempiono le citate esigenze di motivazione. Il ricorrente si limita infatti a criticare genericamente pretese immissioni eccessive derivanti dall'esercizio della linea veloce senza tuttavia confrontarsi con le argomentazioni esposte a tal proposito nella decisione impugnata (cfr. pag. 44 segg.).
Né egli fa riferimento alle relazioni tecniche agli atti, segnatamente ai dati contenuti nel rapporto d'impatto ambientale (indagine fase 3), spiegando in che misura il progetto litigioso violerebbe il diritto federale nell'ambito del suo fondo (cfr. DTF 118 Ib 206 consid. 8b pag. 214 seg.).

b) Comunque, a prescindere da questa circostanza, su questi punti, il gravame è infondato. Risulta in effetti dalla decisione impugnata che, lungo il tracciato, nel Comune di Biasca è prevista la realizzazione di ripari fonici che permettono, di massima, nei punti di calcolo, il rispetto dei valori di pianificazione. Solamente per due edifici siti in questo Comune, comunque non oggetto della presente causa, non essendo del resto di proprietà del ricorrente, tali valori sono superati, al massimo, di 4 dB(A):
anche in questi casi non sono però superati i valori limite d'immissione. In particolare, relativamente all'area in cui è ubicata la particella del ricorrente, situata in zona edificabile alla quale è stato assegnato il grado di sensibilità al rumore II (cfr. art. 43 cpv. 1 lett. b OIF), risulta dal rapporto d'impatto ambientale (indagine fase 3), peraltro non contestato dal ricorrente, che i valori di pianificazione diurni e notturni relativi al rumore dei treni (cfr. art. 40 cpv. 1 OIF, allegato 4) sono di principio rispettati (cfr. DTF 124 II 146 consid. 5b/cc).

In tali circostanze, la decisione impugnata non viola quindi, riguardo al fondo del ricorrente, l'art. 25 LPAmb (cfr. , su questa disposizione, segnatamente sulle facilitazioni secondo l'art. 25 cpv. 2 e 3 LPAmb, DTF 126 II 522 consid. 47c-d, 125 II 643 consid. 17c-d e rinvii, 121 II 378 consid. 10).

Non occorre infine esaminare in questa sede la domanda di indennità per il preteso minore valore dell'edificio, di competenza della Commissione di stima (cfr. art. 18k Lferr, art. 57 segg. LEspr). Né va statuito sull'asserita espropriazione materiale accennata dal ricorrente; del resto l'eventuale attribuzione di un'indennità di espropriazione per il deprezzamento d'immobili d'abitazione a causa di immissioni foniche eccessive può di principio essere esaminata soltanto nel quadro di una procedura di espropriazione formale (DTF 116 Ib 11 consid. 2).

4.- Ne consegue che, nella misura in cui è ammissibile, il ricorso è respinto. Le spese sono poste a carico del ricorrente, essendo il gravame manifestamente infondato (cfr. art. 116 cpv. 1 LEspr). Comunque, vista la natura della presente procedura, si giustifica di prelevare una tassa di giustizia ridotta e di non assegnare ripetibili della sede federale.

Per questi motivi

il Tribunale federale

pronuncia :

1. Nella misura in cui è ammissibile, il ricorso è respinto.

2. La tassa di giustizia di fr. 1000.– è posta a carico del ricorrente.

3. Non si assegnano ripetibili della sede federale.

4. Comunicazione al ricorrente, all'AlpTransit San Gottardo SA e al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni.
Losanna, 26 novembre 2001 MDE

In nome della I Corte di diritto pubblico
del TRIBUNALE FEDERALE SVIZZERO:
Il Presidente, Il Cancelliere