

Pubblicato il 05/04/2022

N. 00322/2022 REG.PROV.COLL.

N. 00144/2020 REG.RIC.

R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte

(Sezione Seconda)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 144 del 2020, proposto da

Tullio Casagrande, rappresentato e difeso dagli avvocati Carlo Emanuele Gallo e Susanna Veroni, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

contro

Regione Piemonte, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'avvocato Giuseppe Piccarreta, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

Comune di Varzo, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'avvocato Giovanni Martino, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

nei confronti

San Domenico Ski S.r.l., rappresentata e difesa dall'avvocato Massimo Andreis, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

per l'annullamento

della deliberazione assunta dalla Giunta Regionale del Piemonte in data 17 dicembre 2019, n. 39 – 720, comunicata il 19 dicembre successivo, che ha approvato la nuova individuazione delle aree sciabili del Comune di Varzo (VCO), per ciò che concerne, in particolare, i terreni di proprietà del ricorrente;

nonché per l'annullamento

degli atti tutti antecedenti, preordinati, consequenziali e comunque connessi del procedimento, provenienti sia dalla Regione Piemonte che dal Comune di Varzo e, in particolare, della deliberazione assunta dal Consiglio comunale di Varzo il 28 settembre 2017, n. 43 che ha individuato le aree sciabili nel Comune, e per ogni ulteriore consequenziale statuizione.

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio della Regione Piemonte, del Comune di Varzo e di San Domenico Ski S.r.l.;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 5 ottobre 2021 la dott.ssa Valentina Caccamo e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

1. Il sig. Tullio Casagrande è proprietario nel Comune di Varzo di terreni censiti al Foglio 17, particelle 111, 112 e 180, sui quali insiste un fabbricato destinato a civile abitazione (residenza secondaria), sito in prossimità della seggiovia che collega la località Casa Rossa con la località Alpe Ciamporino.
2. Negli ultimi anni è stato avviato il rinnovamento degli impianti di risalita, con la sostituzione di una telecabina alla precedente seggiovia e la creazione di un nuovo percorso da San Domenico ad Alpe Ciamporino.
3. Ritenendo che il percorso della nuova telecabina fosse progettato in modo da correre sopra l'abitazione di cui è proprietario, creando rischi e diminuendo la fruibilità dell'immobile in termini di inquinamento da rumore, serenità e riservatezza, il ricorrente è intervenuto nel procedimento rappresentando l'esistenza del predetto fabbricato urbano lungo il nuovo tracciato dell'impianto.
4. Ciononostante, con deliberazioni della Giunta regionale del Piemonte n. 70-6262 del 22.12.2017 e n. 13-3105 del 4.04.2016, è stato, rispettivamente, approvato il tracciato delle aree sciabili nel Comune di Varzo ed espresso il giudizio di compatibilità ambientale per la realizzazione della telecabina in questione, mentre con

deliberazione del Consiglio comunale di Varzo n. 43 del 28.09.2017 è stata adottata l'individuazione delle aree sciabili nel territorio del predetto Comune.

5. Con ricorso n. 815/2018, il signor Tullio Casagrande ha impugnato i succitati provvedimenti, lamentando, in sostanza, che nell'istruttoria relativa al progetto del nuovo tracciato della telecabina non sarebbe stata valutata in alcun modo l'esistenza dell'abitazione di cui è proprietario. Con sentenza n. 314/2019, questo Tribunale ha accolto il ricorso, annullando gli atti impugnati nella parte in cui interessavano il mappale di proprietà del ricorrente, in quanto viziati da assenza di istruttoria e di motivazione in ordine alla valutazione dell'esistenza dall'edificio ivi insistente.

6. A seguito di detta sentenza, la Regione Piemonte ha riavviato il procedimento amministrativo con una nuova comunicazione di avvio del procedimento prot. 6416 del 23.05.2019 e, con deliberazione della Giunta regionale prot. 39 – 720 del 17.12.2019, è stato confermato il precedente tracciato individuato dal Comune di Varzo, nonché il vincolo sul terreno del ricorrente.

7. Con il presente ricorso, il sig. Casagrande impugna la citata deliberazione e gli altri atti in epigrafe specificati, deducendo plurime censure di violazione di legge, eccesso di potere per travisamento dei fatti ed erronea valutazione dei presupposti, nonché illogicità, difetto di istruttoria e di motivazione.

8. Si sono costituiti in giudizio il Comune di Varzo, la Regione Piemonte e San Domenico Ski S.r.l. per resistere al ricorso, sollevando eccezioni preliminari di inammissibilità del ricorso per difetto di specificità dei motivi in violazione del disposto dell'art. 40 comma 1 lett. d) c.p.a., per tardività rispetto all'impugnazione della deliberazione del Consiglio comunale di Varzo n. 43 del 28.9.2017 e per violazione del principio del *ne bis in idem*; nel merito, le parti hanno chiesto il rigetto del ricorso siccome infondato.

9. Con ordinanza n. 767/2020 emessa all'esito della camera di consiglio del 10.11.2020, questo Tribunale ha disposto, per avere un quadro di fatto completo al fine del decidere, una verifica ai sensi dell'art. 66 cod. proc. amm., prevedendo i seguenti quesiti:

“a) se, nel progetto approvato per la realizzazione della nuova telecabina “San Domenico – Alpe Ciamporino” all'interno del comprensorio sciistico di San Domenico, è stata garantita la distanza del minimo franco laterale di cui al D.D. del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 337/2012 rispetto all'abitazione del ricorrente, anche nel caso di oscillazione della telecabina;

b) se, nel progetto approvato per la realizzazione della nuova telecabina “San Domenico – Alpe Ciamporino” all'interno del comprensorio sciistico di San Domenico, la prevista telecabina sorvola l'abitazione del ricorrente”.

10. La verifica si è svolta nel contraddittorio tra le parti, a mezzo dei rispettivi consulenti tecnici, che hanno potuto presenziare al sopralluogo del verificatore e presentare osservazioni; la relazione di verifica è stata depositata in atti in data 14.04.2021.

11. Le parti hanno scambiato ulteriori scritti difensivi con corredo documentale e, all'udienza del 5 ottobre 2022 fissata per la trattazione di merito del ricorso, la causa è passata in decisione.

12. Si può prescindere dall'esame delle eccezioni preliminari sollevate dalle parti perché il ricorso è infondato nel merito e, come tale, deve essere respinto.

13. Con il primo ordine di censure, il ricorrente lamenta che, pur avendo ricevuto dalla Regione Piemonte la comunicazione ex art. 7 della L. n. 241/1990 (prot. 6416/2019), non sarebbe più stato informato degli ulteriori sviluppi del procedimento, in particolare dell'arrivo delle osservazioni del Comune di Varzo e della loro disamina, né avvertito del fatto che in esito a queste osservazioni l'orientamento regionale era quello di confermare il vincolo e, pertanto, di assumere un atto sfavorevole nei suoi confronti.

La doglianza è infondata.

13.1. Risulta dagli atti di causa che, con nota del 17.07.2019, l'amministrazione regionale abbia informato il sig. Casagrande dell'avvenuto deposito della documentazione trasmessa dal Comune di Varzo, dando ivi atto di aver valutato le osservazioni presentate dal ricorrente medesimo in merito all'ampliamento delle aree sciabili e alla costruzione della nuova telecabina, invitando l'ente a valutare l'ulteriore proposta progettuale alternativa al percorso ipotizzato. In detta occasione, pertanto, il ricorrente ha avuto contezza dello stato del procedimento, in particolare della formalizzazione delle osservazioni provenienti dal Comune, ed è stato messo in condizione di acquisire detta documentazione nell'esercizio delle prerogative partecipative riconosciute dalla legge.

13.2. Per altro verso, nella fattispecie non trova applicazione l'art. 10 bis della L. n. 241/1990, che si riferisce espressamente ai soli “*procedimenti ad istanza di parte*”. Nonostante gli argomenti che potrebbero spingere ad un ampliamento dell'istituto nella direzione di ogni procedimento amministrativo, allo stato non si può ignorare che il legislatore ne abbia limitato l'applicazione ai soli casi in cui l'azione amministrativa sia sollecitata da una specifica richiesta del privato volta ad ottenere l'emanazione di un provvedimento

favorevole. Solo a fronte di tale istanza sorge, sul piano degli effetti endoprocedimentali, il dovere per l'amministrazione di procedere. La citata disposizione, pertanto, non è applicabile al caso in esame, in cui il ricorrente non si presenta come "istante" di fronte all'amministrazione procedente, né tantomeno si riferisce ai procedimenti, che pure possono coinvolgere interessi privati, iniziati per volontà di quest'ultima o di altra amministrazione.

14. Con il secondo motivo di ricorso, si sostiene che il nuovo percorso della telecabina sorvolerebbe l'abitazione del ricorrente e, dunque, si porrebbe in contrasto con l'art. 6 della L. n. 403/1907, a mente del quale non può essere imposta una servitù di sorvolo a favore di una funicolare aerea sulle "*case ancorché non abitate, le capanne, i giardini, le aree e i cortili ad esse attinenti*". Tale disposizione, sebbene riferita letteralmente alle funicolari aeree private, sarebbe riferibile anche al caso di specie, poiché la telecabina non avrebbe nulla a che vedere con il trasporto pubblico via fune, anche se realizzata per opera di un concessionario e nell'ambito della dotazione delle aree sciabili.

Il motivo non è fondato.

14.1. Ritiene il Collegio che, diversamente da quanto sostenuto dal ricorrente, l'ambito di applicazione della legge n. 403/1907 risulti limitato alle "*vie funicolari aeree private, destinate al trasporto di prodotti agrari, minerari e forestali, e di qualsiasi altra industria*" (cfr. art. 1, comma 1) e non sia estendibile anche agli impianti di risalita. In tal senso depone non solo il chiaro tenore letterale della disposizione – ripreso ampiamente nell'art. 1057 cod. civ. – ma anche la sua *ratio* complessiva, che è quella di garantire il passaggio aereo di prodotti destinati ad utilizzo agricolo e industriale se il titolare del fondo dominante non sia in grado di trasportarli in altro modo o qualora ciò sia troppo costoso.

Si tratta, quindi, di un uso per finalità prettamente produttive, come confermato sia dall'art. 2, comma 2 della medesima legge, laddove si prescrive che chiunque voglia far valere la servitù di sorvolo in questione debba dimostrare la regolarità dell' "*esercizio della industria, alla quale intende applicare, la via funicolare aerea*", sia dall'art. 15 del Regolamento per l'esecuzione della L. 403/1907, approvato con R.D. n. 829/1908, secondo cui "*chi ha il diritto di usare una funicolare non può servirsene che per il trasporto dei prodotti dei propri fondi o delle proprie industrie*".

In sostanza, la disciplina normativa esaminata è finalizzata alla regolamentazione di un particolare istituto, che si colloca nell'ambito delle servitù prediali, in cui il fondo dominante è quello dal quale provengono i prodotti destinati ad essere trasportati attraverso la via funicolare aerea, che può avere destinazione agricola o industriale, mentre il fondo servente è quello che viene attraversato dalle gomme e occupato dagli impianti e dalle opere necessarie all'esercizio della servitù. Risultando così delimitato l'ambito di applicazione delle disposizioni esaminate, si deve conseguentemente escluderne l'applicazione al caso *sub iudice*.

14.2. Sempre nell'ambito del secondo mezzo di gravame, il ricorrente afferma che non sarebbe in ogni caso possibile il sorvolo di un'abitazione, atteso che detta circostanza non garantirebbe *ex se* la sicurezza del sistema, in contrasto con l'art. 6 del D.Lgs. n. 210/2003 che impone al progettista dell'impianto di prendere in considerazione "*tutti gli aspetti inerenti alla sicurezza del sistema e del suo ambiente*".

La censura non è condivisibile.

14.2.1. Per un verso, l'argomentazione prova troppo poiché finirebbe per introdurre nell'ordinamento un divieto di sorvolo su abitazioni a carattere generalizzato e assoluto, che non trova, così come ipotizzato, alcun addentellato normativo. Al contrario, lo sforzo del legislatore si è mosso nella direzione di regolamentare le modalità di sorvolo, prescrivendo il rispetto di rigorose regole tecniche e operative, tra cui quelle relative alle distanze minime dagli edifici e dal terreno, che sono finalizzate a garantire la massima sicurezza nell'esercizio dell'impianto. Tant'è che l'art. 2.3 dell'allegato 2 del D.Lgs. n. 210/2003, relativo alla "*considerazione dei vincoli esterni*", dispone che ogni impianto debba essere progettato e costruito in modo da poter essere utilizzato in condizioni di sicurezza, tenendo conto, *inter alios*, anche "*delle eventuali opere e degli eventuali ostacoli terrestri e aerei situati nelle vicinanze*".

Peraltro, l'art. 8.4.3 del decreto dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti n. 337/2012 (di seguito solo "decreto dirigenziale n. 337/2012") afferma che "*nella "Valutazione del rischio d'incendio" è posta particolare attenzione ai casi di sorvolo di edifici o manufatti suscettibili di rischio di incendio, posti a distanza inferiore a 6 m dalla linea funiviaria, così come definito all'articolo 51 del d.p.r. 11.07.1980 n. 753. L'attenzione è posta anche a situazioni di rischio situate a distanza superiore a 6 metri*". Non può dunque sostenersi che la normativa vigente escluda in assoluto il sorvolo di edifici da parte di impianti a fune.

Del resto, occorre rammentare che l'ordinamento giuridico non vieta affatto ogni attività in sé pericolosa, ma si occupa piuttosto, laddove non ponga un espresso divieto, di indicare adeguate norme tecniche di eliminazione e/o mitigazione del rischio che, ove contenuto attraverso il rispetto di tali regole cautelari, diventa appunto "rischio consentito".

14.2.2. Per altro verso, poi, il tenore dell'art. 6, comma 1 del D. Lgs. n. 210/2003 induce a ritenere che detta disposizione introduca una regola cautelare di carattere generale rispetto all'attività di progettazione dell'impianto nel suo complesso, imponendo, sul piano tecnico, che la stessa sia sottoposta all'analisi di sicurezza specificata nell'allegato III, prendendo *“in considerazione tutti gli aspetti inerenti alla sicurezza del sistema e del suo ambiente nel quadro delle fasi di progettazione, costruzione e messa in servizio, allo scopo di individuare i rischi che potrebbero manifestarsi in corso di funzionamento”*.

Conclusivamente, le censure sopra esaminate devono essere respinte.

15. Con il terzo e il quarto motivo di ricorso, che possono essere trattati congiuntamente stante la loro stretta connessione sostanziale, il sig. Casagrande approfondisce ulteriormente l'ultimo profilo sopra esaminato, precisando che la normativa di settore escluderebbe qualsiasi interferenza tra un impianto a fune e un edificio destinato a civile abitazione, sia nel caso di una sovrapposizione diretta, sia laddove essa dipenda dalla possibile oscillazione dell'impianto medesimo. Secondo il ricorrente, tale ricostruzione troverebbe conferma all'art. 3.3.5. del decreto dirigenziale n. 337/2012, che, stabilendo le distanze minime solo da *“oggetti e strutture fisse (...) raggiungibili da terzi”*, non potrebbe riferirsi anche alle abitazioni – poiché non riconducibili a detta categoria – per le quali, pertanto, dovrebbe postularsi un assoluto divieto di sorvolo. Peraltro, quand'anche non si ritenesse sostenibile tale interpretazione, la normativa di settore imporrebbe una distanza della cabinovia, sia diretta che con riferimento all'oscillazione, quanto meno pari a quella di 4 o 5 metri prevista per le strutture dove circolano abitualmente persone, cioè le superfici agricole ove circolano mezzi agricoli e le strade o i parcheggi rispetto al piano stradale. In ogni caso, dette distanze minime non sarebbero rispettate nel caso di specie, per cui il sorvolo dell'abitazione del ricorrente avverrebbe non solo in violazione del generale divieto sopra richiamato, ma anche in violazione delle regole di sicurezza previste dalla normativa di settore, non essendo garantito il rispetto delle distanze di sicurezza.

Replica, in particolare, la controinteressata San Domenico Ski che *“il tracciato della telecabina in progetto non sorvola affatto il fabbricato e dunque la “casa” del ricorrente ma è previsto che passi a fianco del fabbricato in questione e, più precisamente, guardando verso monte alla sua destra. Nè può trarre in inganno la circostanza che nel progetto della cabinovia sia stata rappresentata in sezione la massima oscillazione che – in ipotesi – potrebbe interessare la cabinovia”* (pag. 8, memoria del 13.03.2020).

L'impianto sarebbe stato comunque progettato ed approvato in modo che le cabinovie transitino a fianco del fabbricato, rispettando la distanza non inferiore a 2,5 metri in tutte le direzioni.

Le censure sopra sintetizzate non meritano condivisione.

15.1. Sul piano normativo, la disciplina di riferimento è oggi rappresentata principalmente dal citato D. Lgs. n. 210/2003 (recante *“Attuazione della direttiva 2000/9/CE in materia di impianti a fune adibiti al trasporto di persone e relativo sistema sanzionatorio”*), il cui art. 4 ne delinea l'ambito di applicazione non più in ragione della funzione svolta dall'impianto – trasporto pubblico o di interesse privato – ma piuttosto in base alla presenza o meno dell'autorizzazione a trasportare persone. La disposizione, infatti, nella sua finalità definitoria, si riferisce agli *“impianti a fune adibiti al trasporto di persone”*, intesi quali *“impianti costituiti da vari componenti progettati, costruiti, assemblati e autorizzati all'esercizio per il trasporto di persone. In tali impianti, installati nel loro sito, le persone sono trasportate in veicoli oppure da dispositivi di traino che vengono mossi o sospesi da funi disposte lungo il tracciato”*.

Completa il quadro di ordine generale il decreto dirigenziale n. 337/2012, con il relativo allegato, che contiene disposizioni e prescrizioni tecniche per le infrastrutture degli impianti a fune adibiti al trasporto di persone. Tali disposizioni, in particolare, dettano i limiti e le condizioni che devono essere rispettate per garantire l'esercizio in sicurezza dell'impianto funicolare, prevedendo, per quanto qui d'interesse, all'art. 3.3.5, lett.b) che *“su tutti i lati e rispetto al terreno (considerando l'eventuale presenza di manto nevoso), nonché rispetto ad oggetti e strutture fisse, se dette aree o strutture sono raggiungibili da terzi”* la distanza minima di sicurezza (c.d. “franco”) sia pari *“almeno 2,5 m”*.

15.2. Ritiene il Collegio che la succitata disposizione, sebbene non sempre perspicua, debba riferirsi anche agli edifici di civile abitazione, che possono essere considerati, sul piano oggettivo e a prescindere dalla destinazione d'uso, come strutture fisse raggiungibili da terzi. La formulazione aspecifica della norma, invero, sconta il suo carattere tecnico e la conseguente necessità di disciplinare un ampio numero di situazioni, individuate, per scelta del legislatore, non attraverso un'elencazione esemplificativa delle stesse, ma sulla base di elementi descrittivi di ordine generale. In conclusione, se non risulta presente nell'ordinamento un divieto assoluto di sorvolo, è tuttavia necessario che la progettazione e l'esercizio di un impianto a fune – nella specie la citata telecabina – rispondano alle regole tecniche che ne garantiscono la sicurezza, il che significa, tra l'altro, anche garantire la corretta individuazione del tracciato dell'impianto in rapporto all'ambiente circostante e, quindi, ai molteplici elementi di origine naturale o antropica di contesto.

16. Alla luce di queste considerazioni, risulta essenziale stabilire se la telecabina in progetto sorvoli l'abitazione del sig. Casagrande e, soprattutto, se l'individuazione del relativo tracciato rispetti le distanze minime di sicurezza previste per legge da tale edificio. Poiché la questione risulta controversa tra le parti ed è determinante ai fini del decidere, il Collegio ha disposto apposita verifica, all'esito della quale il verificatore ha tratto le seguenti conclusioni:

- *“i progetti degli impianti a fune adibiti al trasporto di persone devono essere redatti in conformità alle disposizioni e prescrizioni riportate nell'Allegato Tecnico del DD 337/2012, ferma restando la possibilità di utilizzare soluzioni tecniche diverse da quelle prospettate dalle stesse disposizioni e prescrizioni, a condizione che venga dimostrata la conformità ai requisiti essenziali di cui all'Allegato II della direttiva 2000/9/CE (art. 1, comma 4 del DD 337/2012)”*;
- *“il progetto descrive correttamente lo stato dei luoghi e può essere adottato tal quale per la verifica”*;
- *“poiché nelle condizioni più gravose la cabina viaggia ad un'altezza tale da non poter avere alcun impatto laterale con l'edificio (edificio che risulta collocato, come evidenziato in Figura 5, ad una quota di 7.35 m più in basso) il franco laterale, determinato nei modi previsti dal DD 337/2012 come richiamati nel punto 2, è da intendersi rispettato”*;
- *“in assenza di vento e quindi con cabina in verticale (condizione che si verifica assai frequentemente), lo spigolo esterno della cabina si sovrappone per 5 cm allo spigolo della gronda (misura data da: 3 m + 1.1 m – 4.05 m = 5 cm) e NON sorvola il perimetro murario dell'abitazione”*;
- *“con veicolo posizionato alla massima oscillazione secondo DD 337/2012 si ha sorvolo dello spigolo murario denominato SPIG1 in misura variabile tra 0 cm e 17 cm; tale sorvolo si esaurisce in circa 1.43 m di percorso della cabina. In queste condizioni il sorvolo dello spigolo di gronda denominato GRONDA1 è invece di 1.3 m”*.

Sulla base delle conclusioni raggiunte con la disposta attività di verifica – a cui il Collegio non ritiene di doversi discostare, essendo esse frutto di argomentazioni accurate, logiche e supportate da idonei riscontri – le censure del ricorrente risultano complessivamente infondate.

16.1. In primo luogo, il verificatore ha dato atto che l'impianto in questione ha ottenuto da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il “Nulla Osta Tecnico ai fini della Sicurezza”, di cui alla nota prot. 2294 del 10.8.2018, ove risulta classificato come *“funivia monofune con movimento unidirezionale continuo e collegamento temporaneo dei veicoli”*. Ha poi precisato, quanto alla normativa applicabile, che il decreto dirigenziale n. 337/2012 autorizza l'adozione di soluzioni tecniche diverse da quelle ivi contenute, purché il progettista, sentita eventualmente la nominata Commissione per le funicolari aeree e terrestri, *“dimostrì la conformità del progetto ai requisiti dell'Allegato II della Direttiva 2000/9/CE, nonché la sussistenza (nelle soluzioni adottate) di un livello di sicurezza almeno equivalente a quello previsto dal DD 337/2012”*. In sostanza, ove la progettazione si attenga alle prescrizioni contenute nel decreto dirigenziale n. 337/2012, ciò garantisce *ex se* la conformità a norma e la piena regolarità dell'impianto, essendo state a monte già positivamente vagliate dal legislatore le scelte tecniche trasfuse nella citata normativa.

16.2. Nel merito, le conclusioni del verificatore dimostrano che l'impianto a fune di cui si discute è stato progettato rispettando le disposizioni contenute nel citato decreto dirigenziale in merito alla distanza di sicurezza, pari ad almeno 2,5 metri, dall'abitazione del ricorrente; inoltre, l'edificio risulta collocato alla distanza di 7,35 metri rispetto alla cabina, cioè ad una distanza maggiore rispetto a quella minima di 6 metri prevista per la valutazione del rischio di incendio (cfr. punto 8.4.3 del decreto dirigenziale n. 337/2012). Ne consegue, quindi, la piena regolarità dell'impianto così come progettato e autorizzato, stante la conformità dello stesso alle regole tecniche di cui al decreto dirigenziale n. 337/2012.

16.3. Il verificatore ha poi accertato come in condizioni normali, ovvero con assenza di vento e con cabina in posizione verticale, l'impianto non sorvoli l'abitazione del ricorrente, mentre tale evenienza potrebbe verificarsi solo laddove il veicolo sia posizionato al punto di massima oscillazione. In tal caso, l'entità della sovrapposizione è misurabile tra 0 e 17 centimetri se si assume quale elemento di riferimento dell'abitazione il perimetro murario, esaurendosi in circa 1.43 metri di percorso della cabina, e in 1.3 metri rispetto allo spigolo esterno della falda di copertura. Si tratta, pertanto, di una sovrapposizione di modesta entità e che si verifica per qualche frazione di secondo, cioè per il tempo necessario alla cabina per percorrere 1,43 metri (0,24 secondi sulla base del calcolo proposto dalla controinteressata San Domenico Ski, considerata la velocità di funzionamento della cabinovia di 6 m/s). Peraltro, tale sovrapposizione si avrebbe soltanto nello scenario più estremo in cui il mezzo possa trovarsi a circolare, considerando che il funzionamento dell'impianto è consentito esclusivamente in condizioni meteorologiche di adeguata sicurezza.

16.4. In conclusione, anche a prescindere dalle determinanti considerazioni svolte ai paragrafi che precedono in merito al rispetto delle disposizioni in materia di distanze di sicurezza, è stato altresì accertato che non vi è

sorvolo (peraltro, come già visto, non vietato dalla normativa in vigore) dell'abitazione del ricorrente nei termini da questo indicati, poiché di fatto la cabina non corre "al di sopra" dell'edificio, ma si sovrappone a questo per brevissimo tempo e in minima parte nei soli casi limite in cui la cabina medesima si trovi al punto di massima oscillazione.

Le censure esaminate, pertanto, devono essere respinte.

17. Con il quinto mezzo di gravame, il ricorrente lamenta che l'amministrazione avrebbe erroneamente respinto tutte le alternative al tracciato della telecabina dal medesimo presentate nel corso del procedimento, sulla base di asserite criticità in realtà non esistenti o del tutto superabili. In particolare, la fattibilità di un percorso diverso sarebbe stata esclusa a causa della rilevata interferenza con il Rifugio 2000 in zona Alpe Ciamporino e della conseguente impossibilità di far passare l'impianto al di sopra di esso, sebbene tale soluzione fosse stata ritenuta ammissibile rispetto all'abitazione del ricorrente. Peraltro, la valutazione negativa in ordine alle alternative proposte sarebbe stata determinata da valutazioni di mera convenienza, considerata l'ormai parziale realizzazione del tracciato contestato.

Le doglianze del ricorrente non possono essere condivise.

17.1. La D.G.R. n. 39 – 720 del 17.12.2019, impugnata con il presente ricorso, riporta dettagliatamente l'analisi e le valutazioni svolte in relazione alle cinque alternative proposte dal ricorrente, illustrando puntualmente le ragioni che impediscono la fattibilità di percorsi diversi da quello in progetto. Le questioni tecniche, in particolare, sono state approfonditamente esaminate nel corso dell'istruttoria sia nel documento inviato dal Comune di Varzo alla Regione Piemonte denominato "*Studio delle alternative a suffragio della soluzione adottata ed autorizzata dal D.G.R. 13-3106 del 04/04/2016*", che nella relazione denominata "*Risposta alle note di Casagrande fatte alla Regione per le aree sciabili*" a firma di San Domenico Ski. Peraltro, nell'ambito dell'analisi dell'alternativa n. 3 sviluppata nel primo di detti documenti, è stato chiarito che l'interferenza con il Rifugio 2000 è tale da rendere necessario, nell'ipotesi di modifica del tracciato, l'abbattimento parziale della struttura e non il solo sorvolo della stessa, risultando, quindi, nel complesso meno "afflittiva" la soluzione percorsa dall'amministrazione.

17.2. Escluso, dunque, che sia stata omessa la considerazione della posizione del ricorrente e delle alternative progettuali dal medesimo presentate in sede procedimentale, la possibilità del giudice amministrativo di sindacare la scelta dell'amministrazione in merito alla migliore soluzione tecnica per la realizzazione dell'obiettivo perseguito è contenuta entro i limiti della manifesta illogicità e irragionevolezza o travisamento dei fatti, trattandosi di valutazioni strettamente discrezionali dell'amministrazione. Una volta che la posizione del soggetto singolarmente inciso dell'attività amministrativa sia stata adeguatamente ponderata e accertato che il tracciato della cabinovia rispetta le disposizioni tecniche previste dalla normativa di settore ai fini della sicurezza, anche in relazione alla specifica posizione dell'edificio del ricorrente, non vi è spazio per l'intervento del giudice, se non a fronte dei vizi sopra richiamati di cui nessuno ricorre nella fattispecie, pena la sostituzione dell'organo giudiziario alle scelte di merito dell'amministrazione nell'esercizio del potere alla stessa riconosciuto per legge.

18. In conclusione, alla luce di quanto precede, il ricorso è infondato e deve essere respinto.

19. Sussistono giuste ragioni, alla luce della peculiarità della controversia, per compensare le spese di lite tra le parti.

20. Le spese della verifica sono invece poste a carico della parte ricorrente e saranno liquidate con separato decreto.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sezione Seconda), definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, lo respinge.

Compensa le spese di giudizio tra le parti.

Pone a carico del signor Tullio Casagrande le spese della verifica che saranno liquidate a favore del verificatore ing. Antonio Fidelibus con separato decreto.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Torino nella camera di consiglio del giorno 5 ottobre 2021 con l'intervento dei magistrati:

Silvia Cattaneo, Presidente FF

Marcello Faviere, Referendario

Valentina Caccamo, Referendario, Estensore

L'ESTENSORE
Valentina Caccamo

IL PRESIDENTE
Silvia Cattaneo

IL SEGRETARIO