



Corte I
A-6362/2015

Sentenza del 16 gennaio 2017

Composizione

Giudici Claudia Pasqualetto Péquignot (presidente del collegio), Kathrin Dietrich, Jérôme Candrian, cancelliera Sara Friedli.

Parti

1. **A.**_____,
2. **B.**_____,
3. **C.**_____,
4. **D.**_____,
5. **E.**_____,
6. **F.**_____,
7. **G.**_____,
8. **H.**_____,
9. **I.**_____,
10. **L.**_____,
11. **M.**_____,
12. **N.**_____,
2 - 12 rappresentati da **A.**_____,
ricorrenti,

contro

Ufficio federale delle strade USTRA,
3003 Bern,
autorità inferiore.

Oggetto

Decisione concernente la modifica dei limiti di velocità e altre regolamentazioni del traffico (strada nazionale N13).

Fatti:

A.

Nel corso del 2007, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (di seguito: DATEC) ha approvato i piani dei due progetti esecutivi di strada nazionale denominati (1) « *A13c, sistemazione finale della tratta Arbedo/Castione – Confine TI/GR dal km 0.800 al km 3.670* » presentato dal Cantone Ticino (tratta in territorio ticinese) e (2) « *A13c, sistemazione finale della tratta Confine TI/GR – Roveredo (Area di servizio Campagnola) dal km 3.670 al km 5.200* » presentato dal Cantone Grigioni (tratta in territorio grigionese).

La decisione di approvazione dei piani del 23 novembre 2007 concernente la tratta sul territorio ticinese (1) è poi stata confermata dal Tribunale amministrativo federale con sentenza A-194/2008 del 14 dicembre 2011, ora cresciuta in giudicato.

Nel 2008, l'Ufficio federale delle strade (di seguito: USTRA) ha ripreso i due progetti in questione, unendoli e assegnando loro la seguente nuova denominazione: « *N13 EP 27 Castione – Roveredo* ». Essa ha poi elaborato la progettazione di dettaglio e ha portato a realizzazione le opere.

B.

Con decisione del 24 agosto 2015, al termine dei lavori di realizzazione, l'USTRA ha modificato i limiti di velocità sulla strada nazionale N13 in corrispondenza della nuova circonvallazione di Roveredo, nonché sul tratto tra questa e Bellinzona Nord, come segue:

Direzione Nord:

- 100 km/h da Bellinzona Nord al km 4.365;
- 100/80 km/h dal km 4.365 al km 5.340;
- 80/60 km/h dal km 9.160 al km 5.558 (galleria di San Fedele, a 2 corsie e doppio senso di circolazione).

Direzione Sud:

- 100 km/h dal km 11.985 al km 10.569;
- 100/80 km/h dal km 10.569 al km 9.160;
- 80/60 km/h dal km 9.160 al km 5.558 (galleria di San Fedele, a 2 corsie e doppio senso di circolazione);
- 100 km/h dal km 5.558 a Bellinzona Nord.

Tale decisione è stata pubblicata sul Foglio federale dell'8 settembre 2015 (FF 2015 5593).

C.

Avverso la predetta decisione i signori A. _____ (di seguito: ricorrente 1), B. _____ (di seguito: ricorrente 2), C. _____ (di seguito: ricorrente 3), D. _____ (di seguito: ricorrente 4), E. _____ (di seguito: ricorrente 5), F. _____ (di seguito: ricorrente 6), G. _____ (di seguito: ricorrente 7), H. _____ (di seguito: ricorrente 8), I. _____ (di seguito: ricorrente 9), L. _____ (di seguito: ricorrente 10), N. _____ (di seguito: ricorrente 12) e la signora M. _____ (di seguito: ricorrente 11) – tutti rappresentati dal ricorrente 1 – il 7 ottobre 2015 hanno presentato ricorso dinanzi al Tribunale amministrativo federale, postulandone in via principale l'annullamento e la conseguente ridefinizione dei limiti di velocità come segue:

Direzione Nord:

- 120 km/h da Bellinzona Nord al km 5.340;
- 100 Km/h dal km 5.340 al km 5.558;
- 80 km/h dal km 5.558 al km 9.160 (galleria di San Fedele, a 2 corsie e doppio senso di circolazione).

Direzione Sud:

- 120 km/h dal km 11.985 al km 10.569;
- 100 km/h dal km 10.569 al km 9.160;
- 80 km/h dal km 9.160 al km 5.558 (galleria di San Fedele, a 2 corsie e doppio senso di circolazione);
- 120 km/h dal km 5.558 a Bellinzona Nord.

Per il resto, essi chiedono il rinvio della causa all'autorità inferiore per la posa della segnaletica indispensabile, quale la segnaletica « autostrada », ecc. In via subordinata, sempre chiedendo l'annullamento della decisione, essi postulano il rinvio della causa all'autorità inferiore per nuova decisione.

In sunto, essi contestano il limite di velocità di 100 km/h fissato dall'USTRA per il tratto di autostrada in questione, in quanto si tratterebbe di una deroga ingiustificata alla velocità massima consentita di 120 km/h, non fondata su di una necessaria perizia. L'autorità non indicherebbe poi per quale motivo non potrebbero essere adottati limiti di 110 km/h o di 90 km/h. Essi contestano altresì la segnaletica posata su tale tratto che, erroneamente, designerebbe l'autostrada quale semiautostrada. Essi sollevano inoltre la mancata coordinazione tra la procedura pianificatoria e la procedura di segnaletica, nonché la violazione del loro diritto di essere sentiti (decisione impugnata non motivata).

D.

Con scritto 16 novembre 2015, i ricorrenti hanno postulato l'accertamento dell'assenza dell'effetto sospensivo del ricorso, rispettivamente la sua revoca, ordinando all'autorità inferiore di stabilire mediante segnaletica provvisoria la velocità di 100 km/h laddove è stato fissato provvisoriamente il limite di 80 km/h, segnatamente nei tratti seguenti:

Direzione Nord:

- 100 km/h da Bellinzona Nord al km 4.365;

Direzione Sud:

- 100 km/h dal km 11.985 al km 10.569;
- 100 km/h dal km 5.558 a Bellinzona Nord.

Con osservazioni 30 novembre 2015, l'autorità inferiore si è opposta alla revoca dell'effetto sospensivo.

E.

Su richiesta dello scrivente Tribunale, con scritto 5 gennaio 2016, l'autorità inferiore ha inoltrato i piani di situazione con i limiti di velocità (« piani di segnaletica ») concernenti il tracciato stradale interessato dal ricorso. Detti piani sarebbero quelli da lei elaborati per fissare la velocità a 100 km/h sui quali è stato aggiunto il limite attuale di 80 km/h (in rosso tratteggiato) continuo lungo l'insieme del tracciato, nei due sensi dell'infrastruttura stradale. Il nuovo limite di 100 km/h, impugnato, andrebbe a sostituire lungo il medesimo tracciato tale limite di 80 km/h.

Con scritto 15 febbraio 2016, essa ha poi precisato i motivi per cui sul tratto di strada interessato dal limite di velocità di 80 km/h andrebbe fissato, come da progetto, il limite di 100 km/h.

F.

Con decisione incidentale del 1° marzo 2016, il Tribunale amministrativo federale ha accolto la richiesta di revoca dell'effetto sospensivo, sicché il limite di velocità allora di 80 km/h – limite fissato a suo tempo dall'autorità inferiore a titolo provvisorio durante i lavori di realizzazione della tratta in questione – è stato fissato in via cautelare a 100 km/h per le tratte ubicate sulla tratta N13 (tracciato Bellinzona Nord – Roveredo Sud [Campagnola]):

- Direzione Nord: da Bellinzona Nord al km 4.365;
- Direzione Sud: dal km 11.985 al km 10.569 e dal km 5.558 a Bellinzona Nord.

Di fatto, detto limite di 100 km/h corrisponde al limite di velocità stabilito dall'autorità inferiore nella decisione impugnata per la tratta in questione.

G.

Con risposta 9 maggio 2016, l'autorità inferiore – invitata ad esprimersi nel merito del ricorso dallo scrivente Tribunale – ha postulato il rigetto del ricorso, nella misura in cui è ricevibile (dubbi sulla legittimazione attiva dei ricorrenti). In summa, essa si è confermata nella decisione impugnata, spiegando in dettaglio i motivi alla base l'impossibilità tecnica di un aumento del limite di velocità da 100 km/h a 120 km/h sulla tratta in questione, così come auspicato dai ricorrenti, in quanto ritenuta pericolosa dal punto di vista della sicurezza stradale in entrambe le due direzioni. Essa ha altresì sottolineato l'esistenza del rapporto di impatto ambientale (RIA), allestito all'epoca della procedura d'approvazione dei piani del progetto in questione, dal quale risultava già la necessità di limitare la velocità a 100 km/h per motivi di protezione dell'ambiente.

H.

Con scritto 16 agosto 2016, i ricorrenti si sono in sostanza riconfermati nelle proprie argomentazioni.

I.

Ulteriori fatti e argomentazioni verranno ripresi, per quanto necessari, nei considerandi in diritto del presente giudizio.

Diritto:

1.

1.1 Il Tribunale amministrativo federale giudica i ricorsi contro le decisioni ai sensi dell'art. 5 PA, emanate dalle autorità menzionate all'art. 33 LTAF, riservate le eccezioni di cui all'art. 32 LTAF (cfr. art. 31 LTAF). La procedura dinanzi al Tribunale amministrativo federale è retta dalla PA, in quanto la LTAF non disponga altrimenti (cfr. art. 37 LTAF). Le decisioni di portata generale (« *Allgemeinverfügungen* »), ossia le decisioni che si rivolgono ad un numero indeterminato di persone – dunque di portata generale – e che, dall'altro canto, regolano un caso concreto, vengono trattate, perlomeno per quanto riguarda l'impugnabilità, alla stregua delle decisioni individuali, qualora le stesse possano essere direttamente applicate ed eseguite da un'autorità, senza bisogno di concretizzazione alcuna (cfr. DTF 139 V 143 consid. 1.2 con rinvii; sentenza del TAF A-5990/2014 dell'8 giugno 2015 consid. 1.1; ADELIO SCOLARI, Diritto amministrativo, parte generale, 2002,

n. 814 segg.; ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER, *Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht*, 2^a ed. 2013, n. 2.15).

In concreto, l'atto impugnato è una decisione in materia di limitazione del traffico emanata dall'USTRA – autorità inferiore ai sensi dell'art. 33 lett. d LTAF – sulla base dell'art. 2 cpv. 3^{bis} della legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LCStr, RS 741.01), in combinato disposto con l'art. 3 cpv. 4 LCStr e l'art. 32 cpv. 3 LCStr. Regolando una situazione concreta toccante un numero indeterminato di persone, tale atto costituisce una decisione di portata generale soggetta a ricorso dinanzi al Tribunale amministrativo federale. Lo scrivente Tribunale è dunque competente per statuire nella presente vertenza.

1.2 Il ricorso è stato interposto tempestivamente (art. 20 segg., art. 50 PA), nel rispetto delle esigenze di forma e di contenuto previste dalla legge (art. 52 PA). Su riserva di quanto verrà indicato circa la legittimazione ricorsuale (cfr. consid. 1.3 del presente giudizio), esso è dunque di principio ricevibile in ordine.

1.3 Il Tribunale amministrativo federale esamina d'ufficio la qualità per ricorrere (cfr. sentenza del TAF A-4887/2011 del 2 maggio 2013 consid. 2; VERA MARANTELLI/SAID HUBER, in: Waldmann/Weissenberger [ed.], *Praxiskommentar Verwaltungsverfahrensgesetz [VwVG]*; di seguito: *Praxiskommentar VwVG*], 2^a ed. 2016, n. 5 ad art. 48 PA; BENOÎT BOVAY, *Procédure administrative*, 2^a ed. 2015, pag. 177 e pag. 481).

1.3.1 Giusta l'art. 48 cpv. 1 PA, dispone della qualità per ricorrere chiunque ha partecipato al procedimento dinanzi all'autorità inferiore o è stato privato della possibilità di farlo (cfr. lett. a; aspetto formale della legittimazione), è particolarmente toccato dalla decisione impugnata e ha un interesse degno di protezione al suo annullamento o alla sua modifica (cfr. lett. b-c; aspetti materiali della legittimazione). Affinché venga riconosciuta ad un ricorrente la qualità per ricorrere ai sensi dell'art. 48 cpv. 1 PA i tre presupposti ivi elencati devono essere adempiuti cumulativamente (cfr. sentenza del TAF A-4887/2011 del 2 maggio 2013 consid. 2.1.3; ISABELLE HÄNER, in: Auer/Müller/Schindler [ed.], *Kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren [VwVG]*, 2008 [di seguito: *Kommentar VwVG*], n. 3 ad art. 48 PA; MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, op. cit., n. 2.60).

Ciò premesso, per quanto concerne la legittimazione ricorsuale in rapporto ad una decisione di portata generale in materia di limitazione del traffico, occorre precisare quanto segue. Sulla base della costante giurisprudenza

del Tribunale federale, sono da considerare toccati da una limitazione del traffico quei privati che circolano più o meno regolarmente sulla strada in questione. La regolarità è data quando la percorrenza si protrae su di un lungo periodo e se, durante questa durata, la strada viene utilizzata con frequenza, ossia a intervalli più o meno corti. Di regola, un interesse degno di protezione deve essere riconosciuto a coloro che circolano sulla strada oggetto della limitazione per ragioni professionali (pendolari) o di domicilio (vicini). L'uso puramente occasionale della strada in questione non è invece sufficiente per riconoscere all'utente un tale interesse (cfr. DTF 136 II 539 consid. 1.1; sentenza del TF 1C_250/2015 del 2 novembre 2015 consid. 1.1 con rinvii; sentenze del TAF A-5990/2014 dell'8 giugno 2015 consid. 1.2.1; A-4751/2007 del 13 luglio 2010 consid. 2.2.1; decisione del Consiglio federale [CF] del 23 maggio 2001, in: Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione [GAAC] 65.114 consid. 5b; decisione del CF del 14 agosto 1996, in: GAAC 61.22 consid. 1c-d). La legittimazione ricorsuale presuppone che il ricorrente sia toccato più di chiunque altro dalla decisione impugnata e che egli si trovi in un rapporto speciale, stretto e degno di essere preso in considerazione con l'oggetto del litigio (cfr. DTF 135 II 145 consid. 6.1; sentenza del TF 1C_250/2015 del 2 novembre 2015 consid. 1.1 con rinvii; SCOLARI, op. cit., n. 1258 con rinvii). Secondo la prassi, è altresì riconosciuto un diritto di ricorso a coloro, la cui abitazione non è geograficamente ubicata nelle immediate vicinanze della strada interessata dalla limitazione del traffico (vicino in senso stretto), bensì su di un'altra strada (« *Anwohnern anderer als der von der Beschränkung betroffenen Strasse* »), ma che potrebbero comunque subire un pregiudizio a causa di detta limitazione (vicino in senso lato; cfr. sentenze del TF 1C_250/2015 del 2 novembre 2015 consid. 1.1; 1C_54/2007 del 6 novembre 2007 consid. 3.1 con rinvii).

1.3.2 In concreto, a sostegno della loro legittimazione ricorsuale, i ricorrenti indicano di utilizzare regolarmente il tratto di autostrada in questione per recarsi al lavoro e/o raggiungere il loro domicilio (cfr. ricorso, pag. 5 seg.), così come risulterebbe per ognuno di loro:

- **ricorrente 1:** « [...] X._____, è un cittadino domiciliato proprio dove transita l'autostrada, (...). Egli transita ormai ogni giorno sul tratto in questione [...] »;
- **ricorrente 2:** « [...] X._____, (...), è domiciliato e transita spesso sul tratto in questione, avendo anche molte amicizie in Ticino e (...) [...] »;
- **ricorrente 3:** « [...] Y._____, (...),(...), si reca spesso a X._____ (...) [...] »;
- **ricorrente 4:** « [...] X._____, è un cittadino domiciliato proprio dove transita l'autostrada, (...),(...),(...). Ogni giorno percorre il tratto in questione [...] »;

- **ricorrente 5:** « [...] V._____, (...), transita spesso sul tratto in questione, (...). Quando il S. Gottardo è congestionato, si trova a transitare sul tratto in questione [...] »;
- **ricorrente 6:** « [...] W._____, è un cittadino domiciliato proprio dove transita l'autostrada e (...) [...] »;
- **ricorrente 7:** « [...] X._____, è un cittadino domiciliato proprio dove transita l'autostrada e (...). Ogni giorno percorre anche l'autostrada in questione [...] »;
- **ricorrente 8:** « [...] W._____, è un cittadino domiciliato proprio dove transita l'autostrada [...] »;
- **ricorrente 9:** « [...] X._____, è un cittadino domiciliato proprio dove transita l'autostrada e (...). Egli transita quindi spesso sul tratto contestato, dovendo gestire anche la clientela [...] »;
- **ricorrente 10:** « [...] W._____, è domiciliato e transita ormai ogni giorno sul tratto in questione, (...) [...] »;
- **ricorrente 11:** « [...] è domiciliata e transita oramai ogni giorno sul tratto in questione, (...) [...] ».
- **ricorrente 12:** « [...] (...), (...). Egli transita ogni giorno sul tratto in questione per recarsi al lavoro [...] ».

1.3.3 Al riguardo, lo scrivente Tribunale rileva quanto segue.

Da un esame degli atti dell'incarto non risulta che i ricorrenti – e neppure lo sostengono – abbiano partecipato alla procedura dinanzi all'autorità inferiore. Ciò constatato, nessun elemento lascia tuttavia pensare che i ricorrenti potevano o dovevano conoscere l'esistenza della predetta procedura relativa ad una decisione di portata generale, ch'essi indicano di aver ignorato. In tali circostanze, si deve pertanto ritenere ch'essi non hanno avuto alcuna possibilità di partecipare alla precedente procedura, per cui le condizioni dell'art. 48 cpv. 1 lett. a PA devono essere qui ritenute adempiute (cfr. sentenza del TAF A-4751/2007 del 13 luglio 2010 consid. 2.2; HÄNER, in: Kommentar VwVG, n. 8 ad art. 48 PA; MARANTELLI/HUBER, in: Praxiskommentar VwVG, n. 23 ad art. 48 PA).

Per quanto attiene invece alle restanti condizioni dell'art. 48 cpv. 1 lett. b e lett. c PA, lo scrivente Tribunale osserva come la maggior parte dei ricorrenti risieda nei Grigioni e/o in Ticino. Una parte indica di utilizzare regolarmente la tratta in questione per delle ragioni professionali e/o di domicilio, l'altra per ragioni strettamente personali (visita di conoscenti, alternativa alla via congestionata del San Gottardo). Se per i primi – ovvero i ricorrenti 1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 12 – un utilizzo più o meno regolare della tratta in questione possa apparire verosimile anche alla luce della

tabella versata agli atti (doc. A prodotto dai ricorrenti), per i secondi – e meglio i ricorrenti 3 e 5 – lo scrivente Tribunale nutre tuttavia qualche dubbio. In assenza di elementi probatori concreti, ci si potrebbe infatti quanto meno domandare se, alla luce della citata giurisprudenza (cfr. consid. 1.3.1 del presente giudizio), quanto asserito dai ricorrenti 3 e 5 possa bastare per considerarli come delle persone toccate più degli altri dalla limitazione della velocità in questione. Ciò precisato, nella misura in cui il Tribunale entrerà nel merito del ricorso dei rimanenti ricorrenti, tale questione può restare qui aperta.

2.

2.1 Secondo l'art. 49 PA, il Tribunale amministrativo federale dispone del pieno potere d'esame: si pronuncia sulla violazione del diritto federale, ivi compreso l'eccesso o l'abuso del potere d'apprezzamento (lett. a), sull'accertamento inesatto o incompleto di fatti giuridicamente rilevanti (lett. b), nonché sull'inadeguatezza, a condizione tuttavia che la decisione impugnata non sia stata emanata da un'autorità cantonale in veste di autorità di ricorso (lett. c).

2.2 Nell'ambito di procedure d'approvazione di piani, il potere d'apprezzamento dell'autorità di prima istanza è ampio, segnatamente per quanto riguarda questioni tecniche per le quali dispone delle necessarie conoscenze (cfr. DTF 135 II 296 consid. 4.4.3; sentenza del TAF A-523/2010 del 19 ottobre 2010 consid. 4; BENJAMIN SCHINDLER, in: Kommentar VwVG, n. 9 ad art. 49 PA). In tali circostanze, lo scrivente Tribunale non sostituisce senza necessità il proprio potere d'apprezzamento a quello dell'autorità inferiore, per quanto attiene alle questioni tecniche (cfr. sentenza del TAF A-3713/2008 del 15 giugno 2011 consid. 4).

Analogo discorso vale altresì per quanto attiene al potere d'apprezzamento delle autorità specializzate intervenute nell'ambito della procedura d'approvazione dei piani del progetto esecutivo di una strada. A maggior ragione, ciò è altresì il caso in rapporto al potere d'apprezzamento delle autorità specializzate chiamate a valutare la necessità di una limitazione del traffico sulla predetta strada: la determinazione della velocità massima consentita tiene infatti conto di molteplici aspetti tecnici – segnatamente in rapporto alla sicurezza stradale (sicurezza degli utenti, segnaletica, struttura e natura del tracciato stradale, ecc.) nonché alla compatibilità ambientale (immissioni foniche/di polveri fini) – che, come tali, richiedono delle conoscenze specifiche. Il pieno potere d'esame non implica, quindi, che lo scrivente Tribunale sostituisca il proprio apprezzamento a quello delle autorità specializzate di prima istanza allorquando – come nel caso della

determinazione della velocità massima consentita – si tratta d'apprezzare questioni che richiedono specifiche conoscenze (cfr. sentenza del TAF A-194/2008 del 14 dicembre 2011 consid. 3 con rinvii). Va inoltre considerato che, quale autorità giudiziaria, lo scrivente Tribunale non è un'autorità di pianificazione (cfr. DTF 129 II 331 consid. 3.2) né tantomeno autorità di vigilanza in materia ambientale. Ne discende che complementi di prova, quali perizie, devono essere ordinati o valutati solo eccezionalmente, quando tali mezzi di prova sono veramente necessari ad una corretta applicazione della legge (cfr. sentenza del TAF A-194/2008 del 14 dicembre 2011 consid. 3 con rinvii).

2.3 Considerato quanto precede e conformemente all'art. 62 PA, lo scrivente Tribunale non è legato né alle conclusioni né alle argomentazioni delle parti o dell'autorità di prima istanza, secondo il principio *iura novit curia*. L'atto impugnato viene tuttavia esaminato soltanto nel quadro dei gravami adottati e l'esame del diritto non viene esteso nella misura in cui i motivi avanzati o l'incarto non contengano indizi propri ad incitare il Tribunale statuyente a procedere in questo senso (cfr. DTF 122 V 157 consid. 1a; DTAF 2007/27 consid. 3.3; sentenza del TAF A-1851/2006 del 18 ottobre 2010 consid. 1.3; PIERRE MOOR/ETIENNE POLTIER, Droit administratif, vol. II, 3^a ed. 2011, pag. 300 segg.).

3.

In primo luogo, i ricorrenti lamentano la violazione del loro diritto di essere sentiti, poiché la decisione impugnata sarebbe priva di motivazione. Essi fanno altresì valere di non aver potuto accedere alla motivazione neppure recandosi presso l'autorità inferiore per ottenere dei ragguagli al riguardo durante il termine di ricorso, sicché non si comprenderebbe per quali ragioni il limite di velocità sarebbe stato fissato a 100 km/h anziché a 120 km/h (cfr. ricorso, pag. 6 segg.).

3.1 Il diritto di essere sentito è una garanzia di natura formale, la cui violazione implica, di principio, l'annullamento della decisione resa dall'autorità, indipendentemente dalle possibilità di successo del ricorso nel merito (cfr. DTF 132 V 387 consid. 5.1 con rinvii; DTAF 2009/36 consid. 7). Tale doglianza deve quindi essere esaminata prioritariamente dall'autorità di ricorso (cfr. DTF 127 V 431 consid. 3d/aa; 124 I 49 consid. 1).

3.1.1 Detto diritto, sancito dall'art. 29 cpv. 2 Cost., garantisce all'interessato il diritto di esprimersi prima che sia resa una decisione sfavorevole nei suoi confronti, il diritto di prendere visione dell'incarto, la facoltà di offrire mezzi di prova su fatti suscettibili di influire sul giudizio, di esigerne

l'assunzione, di partecipare alla loro assunzione e di potersi esprimere sulle relative risultanze, nella misura in cui esse possano influire sulla decisione (cfr. DTF 135 II 286 consid. 5.1 con rinvii; sentenze del TF 4A_35/2010 del 19 maggio 2010; 8C_321/2009 del 9 settembre 2009; sentenza del TAF A-7094/2010 del 21 gennaio 2011 consid. 3.2 con rinvii).

3.1.2 La giurisprudenza ha dedotto il dovere per l'autorità di motivare la sua decisione dal diritto di essere sentito. A livello procedurale, tale garanzia è ancorata all'art. 35 PA. Scopo di ottenere una decisione motivata è che il destinatario possa comprendere le ragioni della medesima e, se del caso, impugnarla in piena coscienza di causa e che l'autorità di ricorso possa esercitare il suo controllo (cfr. DTF 134 I 83 consid. 4.1; 129 I 232 consid. 3.2; 126 I 97 consid. 2b). È quindi sufficiente che l'autorità si esprima sulle circostanze significative atte ad influire in un modo o nell'altro sul giudizio di merito. L'autorità non è tuttavia tenuta a prendere posizione su tutti i fatti, le censure e i mezzi di prova invocati dal ricorrente, ma può limitarsi ad esporre le sole circostanze rilevanti per la decisione (cfr. DTF 130 II 530 consid. 4.3; 129 II 232 consid. 3.2; 126 I 97 consid. 2b; [tra le molte] sentenza del TAF A-1876/2013 del 6 gennaio 2015 consid. 3.3 con rinvii; DTAF 2009/35 consid. 6.4.1). Peraltro, la motivazione non deve necessariamente trovarsi nella decisione stessa; essa può anche trovarsi in un documento separato che sia stato portato a conoscenza dell'interessato o può discendere dal rinvio a una presa di posizione di un'altra autorità sempre portata a conoscenza dell'interessato (cfr. DTF 123 I 31 consid. 2c; 113 II 204 consid. 2; [tra le molte] sentenza del TAF A-1876/2013 del 6 gennaio 2015 consid. 3.3 con rinvii), basta che il destinatario sia in grado di procurarsi i documenti ai quali la decisione rimanda. L'ampiezza della motivazione non può tuttavia essere stabilita in modo uniforme. Essa va determinata tenendo conto dell'insieme delle circostanze della fattispecie e degli interessi della persona toccata nonché applicando i principi sviluppati dalla giurisprudenza del Tribunale federale. La motivazione può anche essere sommaria, ma vi si devono perlomeno dedurre gli elementi essenziali sui quali l'autorità si è fondata per rendere il proprio giudizio (cfr. SCOLARI, op. cit., n. 531 e 535 con rinvii).

3.1.3 Giusta l'art. 36 lett. d PA, l'autorità può notificare le sue decisioni con la pubblicazione in un foglio ufficiale in una causa nella quale le parti non possano essere determinate tutte senza oneri eccessivi. Ciò è segnatamente il caso per quanto attiene alle decisioni di portata generale in materia di limitazione del traffico (cfr. sentenza del TAF A-4751/2007 del 13 luglio 2010 consid. 4.3 e 4.4 con rinvii; FELIX HULMANN/ALEXANDRA SCHILLING-SCHWANK, in: Praxiskommentar VwVG, n. 27 ad art. 36 PA;

LORENZ KNEUBÜHLER, in: Kommentar VwVG, n. 8 seg. ad art. 36 PA). In tal caso, la pubblicazione ufficiale deve contenere tutte le informazioni necessarie affinché gli eventuali ricorrenti possano farsi un'idea della portata della decisione e possano quindi valutare se i loro interessi sono toccati dall'atto in questione. Oltre all'indicazione dell'autorità decisionale, nella pubblicazione deve figurare il dispositivo della decisione e, se sono dati, i rimedi giuridici. Per contro non si deve pubblicare una motivazione minuziosa. È sufficiente che la motivazione possa essere esaminata, se si dà il caso, presso l'autorità decisionale (cfr. citata sentenza del TAF A-4751/2007 consid. 4.3; HULMANN/SCHILLING-SCHWANK, op. cit., n. 4 ad art. 36 PA; KNEUBÜHLER, op. cit., n. 3 ad art. 36 PA).

3.1.4 A titolo eccezionale, la violazione del diritto di essere sentito può essere sanata nella procedura di ricorso, se i motivi determinanti sono stati addotti in risposta dall'autorità, se il ricorrente ha potuto commentarli in un successivo memoriale e, soprattutto, se il potere d'esame della giurisdizione competente non è più ristretto di quello dell'istanza inferiore (cfr. sentenza del TF 1C_104/2010 del 29 aprile 2010 consid. 2.1; DTF 133 I 201 consid. 2.2; [tra le tante] sentenza del TAF A-1876/2013 del 6 gennaio 2015 consid. 3.5 con rinvii).

3.2 In concreto, la decisione impugnata è stata pubblicata sul foglio federale dell'8 settembre 2015 (FF 2015 5593) nel rispetto delle menzionate esigenze legali (cfr. consid. 3.1.3 che precede). In particolare, sono stati pubblicati in maniera chiara i nuovi limiti di velocità massima, precisando la tratta interessata da dette limitazioni. Se è pur vero che la motivazione è piuttosto succinta, tale elemento è tuttavia conforme a quanto richiesto in materia di pubblicazione su foglio ufficiale (cfr. consid. 3.1.3 che precede), tant'è che non ha impedito ai ricorrenti di rendersi conto della portata della decisione e di presentare tempestivo ricorso, contestando appieno i nuovi limiti di velocità. Peraltro, gli elementi su cui si fonda la decisione in oggetto erano consultabili presso l'autorità inferiore, tant'è che il ricorrente 1 – rappresentante di tutti gli altri ricorrenti – ha avuto modo di esaminare gli atti di persona e di ottenere una copia dei piani della segnaletica con i limiti di velocità (cfr. risposta 9 maggio 2016, pag. 4 seg.). In tali circostanze, non è qui ravvisabile in che misura la stessa possa aver cagionato un pregiudizio ai ricorrenti. Anche ad avere ancora dubbi al riguardo, nella misura in cui l'autorità inferiore con la risposta 9 maggio 2016 ha poi fornito in sede ricorsuale una motivazione dettagliata nonché i documenti su cui si fondano i contestati limiti di velocità e i ricorrenti hanno potuto esprimersi al riguardo con osservazioni 16 agosto 2016, ogni eventuale violazione del loro diritto di essere sentiti va comunque considerata come qui sanata

(cfr. consid. 3.1.4 del presente giudizio). In considerazione di quanto precede, detta censura non può pertanto che essere respinta.

4.

Nel merito del loro gravame, i ricorrenti contestano la designazione della tratta da Bellinzona-Nord alla Galleria di San Fedele – a loro avviso – qualificata a torto dall'autorità inferiore di semiautostrada, anziché di autostrada. In tali circostanze, vista l'assenza di cartelli indicanti che si tratta di un'autostrada, essi postulano che l'incarto venga rinviato all'autorità inferiore affinché la stessa proceda alla posa della corretta segnaletica (cfr. ricorso, pag. 8 seg.; osservazioni 16 agosto 2016, pag. 3).

Al riguardo, lo scrivente Tribunale rileva quanto segue. Giusta l'art. 1 cpv. 3 dell'ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC, RS 741.11), le autostrade e le semiautostrade sono le strade riservate alla circolazione dei veicoli a motore e segnate come tali (cfr. art. 45 cpv. 1 dell'ordinanza del 5 settembre 1979 sulla segnaletica stradale [OSStr, RS 741.21]). Le autostrade hanno carreggiate separate per ogni senso e non hanno crocevia a raso.

Nella risposta di causa, l'autorità inferiore ha già avuto modo di precisare che, dal punto di vista dell'infrastruttura, la tratta stradale da Bellinzona-Nord alla Galleria di San Fedele risponde alle esigenze dell'art. 1 cpv. 3 ONC ed è pertanto un'autostrada, così come indicato dai ricorrenti. Circa la segnaletica « semiautostrada » ancora ivi presente, l'autorità inferiore ha poi precisato che si tratta di una vecchia segnaletica anteriore ai lavori di sistemazione che verrà sostituita a breve, anche fuori dal perimetro del progetto in questione (cfr. risposta 9 maggio 2016, pag. 5). In tali circostanze, esaminati i piani relativi alla tratta in questione (cfr. piani prodotti con scritto 5 gennaio 2016), il Tribunale non può che condividere il parere tecnico dell'autorità inferiore, sicché non vi è luogo di attardarsi ulteriormente al riguardo. Per quanto attiene in particolare alla posa della segnaletica, le spiegazioni fornite dall'autorità inferiore circa la pianificata sostituzione risultano sufficienti, ragione per cui un rinvio della causa non risulta né necessario, né adeguato. Su questo punto la censura dei ricorrenti va pertanto considerata come evasa.

5.

I ricorrenti contestano poi il limite di velocità massima di 100 km/h fissato dall'autorità inferiore per il tratto di autostrada in questione, in quanto si tratterebbe di una deroga ingiustificata alla velocità massima consentita di 120 km/h, non fondata su di una necessaria perizia ai sensi dell'art. 32

cpv. 3 LCStr e dell'art. 108 cpv. 4 OSStr. Giusta l'art. 4a cpv. 1 lett. d ONC, la velocità massima consentita dovrebbe essere fissata a 120 km/h. Gli atti della precedente procedura d'approvazione dei piani, su cui si fonda l'autorità inferiore, non sarebbero in ogni caso idonei a fondare una deroga al limite di velocità di 120 km/h. Essi lamentano altresì la mancata disamina da parte dell'autorità inferiore della possibilità di adottare limitazioni meno invasive di 110 km/h o di 90 km/h, ciò che violerebbe il principio di proporzionalità e l'art. 108 cpv. 5 OSStr, secondo cui sarebbe consentita una diminuzione di 10 km/h del limite di velocità massima di 120 km/h (autostrada) e di 100 km/h (semiautostrada). L'autorità inferiore si sarebbe infatti unicamente pronunciata in rapporto ai limiti di velocità di 80 km/h e di 100 km/h, sicché si giustificerebbe un rinvio degli atti per migliore esame di tale misura meno incisiva (cfr. ricorso, pagg. 9-11; osservazioni 16 agosto 2016, pagg. 3-6).

Prima di rispondere a tale censura (cfr. consid. 5.3 del presente giudizio), è qui opportuno non solo esporre le basi legali per una deroga alla velocità massima consentita (cfr. consid. 5.1 del presente giudizio), ma anche richiamare i principi della procedura d'approvazione dei piani di un progetto esecutivo di strada nazionale che ha preceduto la presente causa (cfr. consid. 5.2 del presente giudizio).

5.1

5.1.1 Giusta l'art. 32 cpv. 2 LCStr, il Consiglio federale limita la velocità dei veicoli a motore su tutte le strade. Per quanto concerne le autostrade, l'art. 4a cpv. 1 lett. d ONC sancisce che la velocità massima generale dei veicoli può raggiungere 120 km/h, se le condizioni della strada, della circolazione e della visibilità sono favorevoli.

5.1.2 Giusta l'art. 32 cpv. 3 LCStr, la velocità massima può essere ridotta o aumentata, per determinati tratti di strada, dall'autorità competente soltanto – riservate le eccezioni previste dal Consiglio federale – in virtù di una perizia. Il principio di una riduzione della velocità è precisato all'art. 108 cpv. 2 OSStr, secondo cui limitazioni generali della velocità possono essere ridotte se un pericolo è percepibile difficilmente o troppo tardi e non può essere eliminato altrimenti (lett. a), se determinati utenti della strada necessitano di protezione speciale non altrimenti conseguibile (lett. b), se consentono di migliorare la fluidità del traffico su tratti molto frequentati (lett. c), se le emissioni eccessive a carico dell'ambiente (rumore, sostanze inquinanti) possono essere ridotte ai sensi della legislazione sulla protezione dell'ambiente, nel rispetto del principio della proporzionalità (lett. d). L'art. 108 cpv. 4 OSStr precisa che, prima di fissare una deroga a una

limitazione generale della velocità, si procede a una perizia (cfr. art. 32 cpv. 3 LCStr) per chiarire se il provvedimento è necessario (cfr. art. 108 cpv. 2 OSStr), opportuno oppure se sono da preferire altre misure. Occorre esaminare in particolar modo se il provvedimento può essere limitato alle ore di punta.

5.1.3 La perizia ai sensi dell'art. 32 cpv. 3 LCStr e dell'art. 108 cpv. 4 OSStr ha quale scopo di fornire all'autorità competente gli elementi di fatto utili per decidere in merito alla riduzione della velocità. Essa deve pronunciarsi sulla necessità, opportunità e proporzionalità della misura che si intende adottare (cfr. DTF 139 II 145 consid. 4.3 con rinvii; 136 II 539 consid. 3.2; sentenze del TAF A-1251/2012 del 15 gennaio 2014 consid. 29.4 con rinvii; A-4751/2007 del 13 luglio 2010 consid. 5.2.1 con rinvii). Di fatto, tali norme enunciano, per quanto attiene lo specifico ambito normativo, i contenuti del principio di proporzionalità, altrimenti consacrato all'art. 5 cpv. 2 Cost. Ciò precisato, non è poi rilevante se la perizia sia stata elaborata internamente all'amministrazione chiamata a decidere oppure da terzi. Il contenuto e l'estensione della perizia dipendono dallo scopo della deroga e dalla situazione locale e variano quindi necessariamente di caso in caso. Inoltre, gli elementi peritali non devono essere necessariamente contenuti in un unico documento, ma bensì possono risultare da documenti distinti, che insieme costituiscono la perizia (cfr. sentenza del TAF A-4751/2007 del 13 luglio 2010 consid. 5.2.1 con rinvii).

5.2

5.2.1 In virtù dei principi di coordinamento istituiti con l'entrata in vigore il 1° gennaio 2000 della legge federale del 18 giugno 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani (LCoord, RU 1999 3071), l'autorità d'approvazione dei piani, in qualità di autorità unica, controlla il rispetto della legislazione federale pertinente nel suo insieme, mediante in particolare la consultazione delle autorità specializzate normalmente competenti per applicare le legislazioni particolari – e numerose – che possono essere applicabili ai progetti d'infrastrutture. Essa decide non solo sulla compatibilità del progetto alla legislazione federale, ma pure sull'espropriazione. Per contro, la determinazione dell'indennità per espropriazione formale spetta alla Commissione federale di stima del circondario competente (cfr. Messaggio del 25 febbraio 1998 concernente la legge federale sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, FF 1998 II 2029, 2038 [di seguito: Messaggio LCoord]; cfr. parimenti sentenze del TAF A-3197/2014 del 22 febbraio 2016 consid. 3.1; A-6547/2011 del 22 ottobre 2013 consid. 3.3; A-4988/2010 del 16 novembre 2011 consid. 3.3).

5.2.2 Di fatto, con decisione d'approvazione dei piani, la competente autorità non fa che approvare i piani relativi alla costruzione, alla modifica o al risanamento di un impianto federale nel suo insieme. In tale contesto, l'autorità d'approvazione deve in particolare esaminare la compatibilità del progetto dal punto di vista ambientale, disponendo – laddove ciò sia richiesto dalla legge – uno studio d'impatto ambientale, consegnato in un rapporto d'impatto ambientale (di seguito: RIA) ai sensi dell'art. 10a segg. della legge federale del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente (LPAmb, RS 814.01), in combinato disposto con gli artt. 1 segg. dell'ordinanza del 19 ottobre 1988 concernente l'esame dell'impatto ambientale (OEIA, RS 814.011).

Nel caso specifico dell'approvazione dei piani di un progetto esecutivo di strada nazionale ai sensi degli artt. 26 segg. della legge federale dell'8 marzo 1960 sulle strade nazionali (LSN, RS 725.11) comportante una modifica sostanziale, il RIA deve segnatamente esaminare se i valori limiti di immissione (VLI) sanciti dall'allegato 3 dell'ordinanza del 15 dicembre 1986 contro l'inquinamento fonico (OIF, RS 814.41) sono rispettati e, in caso negativo, disporre le misure necessarie al loro rispetto. Per quanto concerne il rumore provocato dal traffico stradale, la riduzione della velocità massima consentita su di una determinata tratta rientra tra i possibili provvedimenti atti a garantire il rispetto dei VLI, così come peraltro contemplato all'art. 108 cpv. 2 lett. d OSStr.

5.3

5.3.1 Nel caso in disamina, la decisione di limitazione del traffico dell'autorità inferiore riposa principalmente sulla decisione d'approvazione dei piani del 23 novembre 2007, con cui il DATEC ha approvato i piani del progetto esecutivo di strada nazionale denominato « *A13c, sistemazione finale della tratta Arbedo/Castione – Confine TI/GR dal km 0.800 al km 3.670* » (tratta su territorio ticinese) e stabilito sulla base del RIA e del suo complemento una velocità massima di 100 km/h sull'autostrada, quale misura per ridurre i VLI e per garantire la sicurezza stradale: « [...] *nel perimetro analizzato, i valori limite di esposizione al rumore (VLI) sono rispettati alle condizioni, precisate nei rapporti (cfr. RIA capitolo 18.6 Misure di mitigazione e complemento settore Lumino, capitolo Conclusioni), che la velocità in autostrada venga limitata a 100 km/h [...]* » (cfr. atto n. 1 prodotto dall'USTRA con risposta 9 maggio 2016 [di seguito: inc. USTRA]). Tale decisione – così come la validità del RIA dal quale risulta la necessità di limitare la velocità massima a 100 km/h – è stata confermata dallo scrivente Tribunale con sentenza A-194/2008 del 14 dicembre 2011, ora cresciuta in giudicato. Nella propria risposta 9 maggio 2016, l'autorità

inferiore ha precisato che, poiché il RIA è parte integrante della decisione d'approvazione dei piani, lo stesso l'obbliga a fissare la velocità a 100 km/h, sicché il 120 km/h non entrerebbe in linea di conto. A suo avviso, il RIA risponderebbe al requisito di una perizia ai sensi dell'art. 32 cpv. 3 LCStr e dell'art. 108 cpv. 4 OSStr.

Orbene, nel caso che qui ci occupa, lo scrivente Tribunale non può che confermare quanto indicato dall'autorità inferiore. La succitata decisione d'approvazione dei piani e il relativo RIA – già confermati dal Tribunale con sentenza A-194/2008 del 14 dicembre 2011 – vincolano effettivamente l'autorità inferiore, sicché la stessa non può discostarsene per stabilire il limite di velocità massima consentita sulla tratta in questione. Nella misura in cui un RIA esamina la necessità, la proporzionalità e l'adeguatezza dei provvedimenti da adottare per garantire la compatibilità del progetto esecutivo di strada nazionale con l'ambiente, di fatto lo stesso adempie ai requisiti dell'art. 32 cpv. 3 LCStr e dell'art. 108 cpv. 4 OSStr. Il limite di velocità di 100 km/h appare come la misura più adeguata a garantire il rispetto dei VLI, così come sancito dall'autorità d'approvazione dei piani.

5.3.2 L'esigenza di un limite di velocità più basso (100 km/h) risulta altresì dalla necessità di aumentare la sicurezza stradale della tratta in questione, riducendo la frequenza e la gravità degli incidenti. Che la tratta del San Bernardino sia una tratta soggetta a frequenti incidenti stradali è un fatto di pubblica notorietà, sicché non vi è luogo di approfondire tale aspetto. Basti osservare ad esempio le statistiche prodotte dall'USTRA in sede ricorsuale (cfr. atto n. 5 inc. USTRA). Ora, nella risposta 9 maggio 2016, l'autorità inferiore ha precisato che i lavori di sistemazione hanno permesso di migliorare l'infrastruttura stradale, in particolare grazie all'allargamento delle corsie di marcia, ma che tuttavia in deroga alle prescrizioni della norma dell'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS) 640 201 la corsia di emergenza ha una larghezza di 1.25 m (su entrambi i lati). Questa dimensione sarebbe coerente con quanto previsto a nord dello svincolo di San Vittore (km 5.200), rispettivamente prima della galleria di San Fedele (cfr. risposta 9 maggio 2016, pag. 6).

A mente del Tribunale, nel fissare la velocità adeguata, si deve altresì tenere conto delle peculiarità concrete della tratta autostradale in esame. In presenza di una deroga alle prescrizioni in materia di sicurezza (cfr. estratto della citata norma VSS 640 201, atto n. 5 inc. USTRA), può infatti rendersi necessario un adeguamento della velocità massima consentita e dunque una deroga alla limitazione generale di 120 km/h prevista per l'autostrada, così come indicato dall'autorità inferiore.

5.3.3 Per quanto attiene al limite di velocità di 120 km/h nei due sensi della tratta in questione auspicato dai ricorrenti, nella risposta 9 maggio 2016, l'autorità inferiore ha precisato di aver preso in conto detta ipotesi, scartandola tuttavia in quanto ritenuta pericolosa per la sicurezza stradale, sia dal punto di vista strutturale – tratta che comporta su una lunghezza di ca. 11 km quattro svincoli autostradali (due completi e due semi), una galleria bidirezionale di 3 km, un'area di servizio e un'area di sosta, con tendenza a ghiacciare durante il periodo invernale (tratta che, dal punto di vista topografico, si trova in una area ombreggiata) – che da quello della segnaletica richiesta (chiarezza circa il limite di velocità).

5.3.3.1 Più nel dettaglio, per la tratta « *Cantone TI/GR – Roveredo (Tunnel di San Fedele) / direzione nord dal km 3.670 al km 10.897* », essa indica di aver scartato l'ipotesi dei 120 km/h in quanto in direzione nord, circa al km 5.200 si trovano l'area di sosta Campagnola, il centro di controllo veicoli pesanti (CCVP) e il nuovo svincolo autostradale di San Vittore, che comportano immissioni sull'asse principale di un numero elevato di veicoli, in particolare pesanti. Inoltre, la zona di accelerazione e decelerazione necessari ai mezzi pesanti non è compatibile con un limite di 120 km/h. Infine, al km 6.300 inizia la galleria San Fedele all'interno della quale la velocità è limitata a 80 km/h; occorre pertanto prevedere un limite di 80 km/h avanzato (almeno 1 km prima, secondo la direttiva ASTRA 15003 « *Gestion du trafic en Suisse [VM-CH]* », edizione 2008 [atto n. 6 inc. ASTRA]) quindi circa al km 5.380; inoltre, poiché non è possibile passare direttamente dai 120 km/h agli 80 km/h, bisognerebbe prevedere un tratto tampone a 100 km/h lungo circa 1 km, quindi circa dal km 4.300. Dal punto di vista puramente teorico, sarebbe stato possibile apporre un limite di 120 km/h solo su una tratta di 700 m (dal km 3.670 al km 4.380) che però, nella pratica, risulta essere troppo corto per permettere un'accelerazione a 120 km/h. Tale evenienza avrebbe comportato una variazione eccessiva della segnaletica sul tratto stradale in questione (100 km/h sul tratto ticinese, 120 km/h, poi 100 km/h e infine 80 km/h) creando così confusione e insicurezza all'utenza (cfr. citata risposta, pag. 7 seg.).

5.3.3.2 Per la tratta « *Roveredo – Confine TI/GR / direzione sud, dal km 10.897 al km 3.670* », essa indica di aver scartato l'ipotesi dei 120 km/h in quanto al km 10.867 è prevista la futura messa in funzione del Semisvincolo di Grono. Dopo la Galleria San Fedele tra il km 5.558 e il km 3.670 è stata ritenuta pericolosa dal punto di vista della sicurezza stradale. All'uscita di detta galleria sono ubicati l'area di servizio Campagnola, e il nuovo Semisvincolo autostradale di San Vittore con immissioni sull'asse principale di un considerevole numero di veicoli. Per

ragioni di sicurezza e di accelerazione e decelerazione dei veicoli, sulla tratta in questione la velocità non può essere portata a 120 km/h. Dal punto puramente teorico sarebbe stato possibile apporre il limite di 120 km/h solo su una tratta di poco superiore a 1 km (dal km 5.000 al km 3.670) che però, nella pratica, risulta essere troppo corto per permettere un'accelerazione a 120 km/h. Come per la tratta in direzione nord, tale evenienza provoca le medesime insicurezze dal punto di vista della segnaletica (cfr. citata risposta, pag. 8 seg.).

5.3.4 Le considerazioni di natura tecnica che precedono non solo appaiono plausibili ed oggettive, ma pure fondate su degli elementi solidi e adempiono ai requisiti dell'art. 108 cpv. 2 OSStr. La deroga alla limitazione generale della velocità di 120 km/h è stata valutata in dettaglio dall'autorità inferiore (cfr. rapporto di confronto sulle velocità di progetto nel tratto grigionese, di R._____ del 29 ottobre 2010 [atto n. 7 inc. ASTRA]), tenendo conto non solo della sicurezza stradale e della fluidità del traffico, ma anche dell'impatto ambientale. Come visto, in tale esame, l'autorità inferiore ha tenuto altresì conto della direttiva ASTRA 15003 (cfr. atto n. 6 inc. ASTRA). Il limite di 100 km/h appare dunque come un provvedimento necessario, opportuno e proporzionato a garantire la sicurezza stradale. Tenuto conto altresì della natura della tratta interessata, l'eventualità di una velocità massima pari a 110 km/h non appare ipotizzabile, così come peraltro scartato dalla stessa autorità inferiore. In tali circostanze, non risulta – contrariamente a quanto ritenuto dai ricorrenti – alcun motivo di approfondire ulteriormente delle velocità alternative ai 100 km/h, sicché non vi è luogo di rinviare gli atti all'autorità inferiore. Detta censura non può pertanto che essere respinta.

6.

Nel proprio gravame, i ricorrenti lamentano infine la mancata coordinazione tra la procedura pianificatoria e quella segnaletica, nella misura in cui l'autorità d'approvazione dei piani si sarebbe già pronunciata sul limite di velocità massimo fissandolo a 100 km/h con decisione del 23 novembre 2007. La sentenza del Tribunale amministrativo federale A-194/2008 del 14 dicembre 2011, che conferma detta decisione d'approvazione dei piani, darebbe quasi l'impressione di pregiudicare l'esito della presente procedura concernente la fissazione dei nuovi limiti di velocità. A loro avviso, le due decisioni avrebbero dovuto essere coordinate tra di loro, di modo da eseguire un'unica perizia esaminante sia gli aspetti dei rumori che della velocità (cfr. ricorso, pag. 11 seg.; osservazioni 16 agosto 2016, pag. 6).

Al riguardo, lo scrivente Tribunale non può che constatare come detta censura sia priva di fondamento. Nulla permette infatti di ritenere che nel fissare il limite di velocità a 100 km/h, l'autorità d'approvazione dei piani, chiamata ad esaminare l'impatto ambientale di un progetto esecutivo di strada nazionale, la stessa abbia infranto una qualsiasi regola sul coordinamento tra procedura circa segnaletica e quella d'approvazione dei piani. Al contrario, si deve ritenere che – laddove ciò sia necessario a garantire il rispetto dei VLI – l'autorità d'approvazione dei piani può, proprio nell'ottica di coordinare varie decisioni e sulla base di un RIA, imporre un onere alla parte richiedente quale condizione al rilascio della sua decisione, come nel caso concreto (cfr. consid. 5.2.1 e 5.2.2 del presente giudizio). Tale onere deve poi essere ossequiato nell'ambito delle seguenti decisioni emanate dalle altre competenti autorità. Ciò indicato, occorre ancora precisare che, qualora il limite di velocità di 120 km/h fosse invece apparso come conforme alla vigente regolamentazione nonché alle norme in materia di sicurezza, lo scrivente Tribunale avrebbe potuto – se necessario – nuovamente verificare la compatibilità ambientale di limitazioni più elevate. Sennonché, visto quanto precede, ciò non risulta tuttavia essere qui il caso. Tale censura va pertanto respinta.

7.

In definitiva, la decisione impugnata risulta conforme alle disposizioni di leggi applicabili, nonché fondata su degli elementi peritali ai sensi dell'art. 32 cpv. 3 LCStr e dell'art. 108 cpv. 4 OSStr. In particolare, il limite di velocità di 100 km/h appare come una deroga alla limitazione generale della velocità di 120 km/h di natura necessaria, opportuna e proporzionata. In quanto tale, la decisione impugnata non è il frutto di un giudizio arbitrario, né di un apprezzamento erroneo dei fatti o del diritto applicabile. Ne discende che lo scrivente Tribunale non può che confermare la decisione impugnata e respingere il ricorso, nella misura in cui è ricevibile (cfr. consid. 1.3.3 del presente giudizio).

8.

Visto quanto precede, il ricorso deve essere respinto nella misura in cui è ricevibile. In considerazione dell'esito della lite, giusta l'art. 63 cpv. 1 PA, le spese di procedura sono poste in solido a carico dei ricorrenti qui soccombenti (cfr. art. 1 segg. del regolamento del 21 febbraio 2008 sulle tasse e sulle spese ripetibili nelle cause dinanzi al Tribunale amministrativo federale [TS-TAF, RS 173.320.2]). Nella fattispecie esse sono stabilite in 2'000 franchi (cfr. art. 4 TS-TAF). Ciò sancito, nulla mutano a tale conclusione le considerazioni di ordine generale formulate dai ricorrenti, postulanti la rinuncia alle spese processuali (cfr. osservazioni 16 agosto

2016, pag. 16 seg.). Lo scrivente Tribunale non intravede infatti un valido motivo per dispensarli da tale pagamento. Alla crescita in giudicato del presente giudizio, tale importo verrà pertanto interamente detratto dall'anticipo spese di 2'000 franchi versato a suo tempo dai ricorrenti. Ai ricorrenti non vengono assegnate indennità di ripetibili (cfr. art. 64 cpv. 1 PA *a contrario*, rispettivamente art. 7 cpv. 1 TS-TAF *a contrario*).

(il dispositivo è indicato alla pagina seguente)

Per questi motivi, il Tribunale amministrativo federale pronuncia:

1.

Per quanto ricevibile, il ricorso è respinto.

2.

Le spese processuali di 2'000 franchi sono poste in solido a carico dei ricorrenti. Ad avvenuta crescita in giudicato del presente giudizio, tale importo verrà interamente detratto dall'anticipo spese di 2'000 franchi versato a suo tempo dai ricorrenti.

3.

Non vengono assegnate indennità di ripetibili.

4.

Comunicazione a:

- ricorrenti (atto giudiziario)
- autorità inferiore (atto giudiziario)

Il presidente del collegio:

La cancelliera:

Claudia Pasqualetto Péquignot

Sara Friedli

Rimedi giuridici:

Contro la presente decisione può essere interposto ricorso in materia di diritto pubblico al Tribunale federale, 1000 Losanna 14, entro un termine di 30 giorni dalla sua notificazione (art. 82 e segg., 90 e segg. e 100 LTF). Gli atti scritti devono essere redatti in una lingua ufficiale, contenere le conclusioni, i motivi e l'indicazione dei mezzi di prova ed essere firmati. La decisione impugnata e – se in possesso della parte ricorrente – i documenti indicati come mezzi di prova devono essere allegati (art. 42 LTF).

Data di spedizione: