



Corte I
A-1797/2019

Sentenza del 3 marzo 2022

Composizione

Giudici Claudia Pasqualetto Péquignot (presidente del collegio), Jérôme Candrian, Christine Ackermann, cancelliere Manuel Borla.

Parti

1. **A.** _____, ...,
2. **B.** _____, ...,
entrambe patrocinata da ...
ricorrenti,

contro

Ferrovie federali svizzere FFS,
Infrastruttura, Progetti, Engineering, Via Pedemonte 7,
6500 Bellinzona,
patrocinata dall'avv. ...,
...,
controparte,

Ufficio federale dei trasporti UFT, 3003 Berna,
autorità inferiore.

Oggetto

Approvazione dei piani.

Fatti:**A.**

Il 7 dicembre 2017, l'Ufficio federale dei trasporti ha ricevuto un'istanza delle Ferrovie federali svizzere (di seguito: FFS), datata al 24 novembre 2017, chiedente l'approvazione di piani relativi al progetto di un nuovo sottopasso, Stazione di Locarno, Comune di Muralto.

B.

B.a L'11 gennaio 2018 l'UFT ha avviato la procedura ordinaria d'approvazione dei piani, chiedendo al Cantone Ticino di procedere al deposito pubblico dei piani e di esprimere la propria posizione in ordine al progetto. L'incarto è stato inoltre sottoposto all'Ufficio federale dell'ambiente (di seguito: UFAM) come pure all'Ufficio federale della cultura (di seguito: UFC).

B.b Durante il deposito pubblico, svoltosi dal 26 gennaio 2018 al 26 febbraio 2018, sono giunte alcune opposizioni tra cui quelle delle A._____ e B._____ (di seguito opposenti), tramite due scritti distinti ma con identico contenuto.

B.c Con scritto del 5 giugno 2018 le FFS hanno comunicato le proprie osservazioni in merito alle opposizioni e alle prese di posizione cantonali e federali pervenute.

B.d L'11 novembre 2018 e dopo richiesta dell'UFT, le opposenti hanno respinto la proposta di effettuare un esperimento di conciliazione, trasmettendo in seguito, il 15 gennaio 2019, le proprie osservazioni finali.

C.

Con decisione di approvazione piani del 14 marzo 2019, respingendo le opposizioni citate, l'UFT ha approvato il progetto delle FFS, del 24 novembre 2017, completato un'ultima volta il 5 febbraio 2019, concernente il nuovo sottopasso, volto a collegare la Stazione FFS di Locarno, sita nel territorio di Muralto, con il lungolago.

D.

Con scritto del 15 aprile 2019, A._____ e B._____ (di seguito: ricorrenti), hanno inoltrato ricorso dinanzi al Tribunale amministrativo federale (di seguito: TAF o il Tribunale) contro la decisione di approvazione dei piani sopracitata, chiedendo l'annullamento della stessa "nella misura in cui approva la costruzione del sottopassaggio tra la stazione FFS e il

lungolago di Muralto, tratto raccordo lungolago”. In sintesi le ricorrenti censurano l’errata applicazione del diritto federale, sostenendo come la fattispecie debba sottostare al diritto cantonale e comunale, ciò che avrebbe quale conseguenza l’incompetenza dell’UFT.

E.

E.a Con istanza del 30 aprile 2019 le FFS (qui di seguito anche controparte) hanno postulato la revoca dell’effetto sospensivo, sostenendo che il ricorso riguarda solamente una parte del progetto approvato dall’UFT, e meglio il sottopasso pedonale tra la Stazione e il lungolago di Muralto; per la controparte, il progetto di sottopasso sotto i binari è da considerarsi come cresciuta in giudicato.

E.b Con osservazioni del 9 maggio 2019, limitatamente all’istanza di revoca citata, le ricorrenti hanno concluso principalmente al respingimento dell’istanza e subordinatamente ad un suo accoglimento limitatamente alla tratta di cui alle zone FFS e FART e ad un suo mantenimento per quanto attiene le zone 1, 2 e 3.

E.c Con presa di posizione del 10 maggio 2019, l’UFT (qui di seguito autorità di prima istanza) ha indicato di condividere l’istanza di revoca dell’effetto sospensivo formulata dalle FFS per quanto concerne la parte del progetto sotto i binari, vale a dire l’insieme del progetto presentato tranne il comparto dell’uscita verso sud.

E.d Dopo diversi scambi di scritti e rilevata infine una certa convergenza tra le parti, il Tribunale ha accolto la richiesta di revoca dell’effetto sospensivo presentata dalle FFS, in ordine alle zone FFS e FART, ma mantenuto per quanto attiene le zone 1, 2 e 3 (zona “Raccordo lungolago”).

F.

Con risposta del 19 settembre 2019, la controparte ha concluso al respingimento del ricorso confermando la decisione d’approvazione dei piani del 14 marzo 2019, protestate tasse spese e ripetibili. Esse contestano la tesi delle ricorrenti, secondo cui il sottopasso pedonale tra la stazione FFS di Locarno e il lungolago non sarebbe una costruzione o un impianto destinato all’esercizio ferroviario con la conseguenza che avrebbe dovuto sfuggire alla competenza dell’UFT.

G.

Con presa di posizione del 27 settembre 2019, l’autorità di prima istanza si

è riconfermata nella sua presa di posizione del 14 marzo 2019, rilevando che, visti i nuovi accessi ai binari tramite scale e ascensori e la modifica degli stessi, il nuovo collegamento con un Park+Rail nonché il nuovo collegamento tra la stazione FFS e la stazione FART per l'utenza ferroviaria, il progetto appare perlomeno prevalentemente ferroviario ai sensi della legge.

H.

Con scritto del 25 ottobre 2019 le ricorrenti hanno postulato un ulteriore scambi degli allegati di causa. Con scritto del 13 dicembre 2019, la controparte ha invece rilevato di non vederne la necessità, nella misura in cui le parti avrebbero più che sufficientemente esplicitato il loro punto di vista nei rispettivi allegati.

I.

Con osservazioni finali del 15 gennaio 2020 le ricorrenti si sono riconfermate nelle proprie conclusioni di causa.

Diritto:

1.

1.1 Il Tribunale amministrativo federale giudica i ricorsi contro le decisioni ai sensi dell'art. 5 della legge federale del 20 dicembre 1968 sulla procedura amministrativa (PA, RS 172.021), emanate dalle autorità menzionate all'art. 33 della legge federale del 17 giugno 2005 sul Tribunale amministrativo federale (LTAF, RS 173.32), riservate le eccezioni di cui all'art. 32 LTAF (cfr. art. 31 LTAF).

1.2 L'atto impugnato costituisce una decisione ai sensi dell'art. 5 PA, emessa dall'UFT, che è un ufficio federale subordinato al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (di seguito: DATEC) ai sensi dell'art. 33 lett. d LTAF, avente per oggetto una materia diversa da quelle indicate all'art. 32 LTAF. Ne discende dunque la competenza del presente Tribunale a statuire sul ricorso.

1.3 Il ricorso è poi stato interposto tempestivamente (art. 20 segg. e art. 50 PA), nel rispetto delle esigenze di forma e di contenuto previste dalla legge (art. 52 PA). Esso è dunque ricevibile in ordine.

1.4 Conformemente all'art. 48 cpv. 1 PA, ha diritto di ricorrere chi ha partecipato al procedimento dinanzi all'autorità inferiore o è stato privato della possibilità di farlo (lett. a), è particolarmente toccato dalla decisione

impugnata (lett. b) e ha un interesse degno di protezione all'annullamento o alla modificazione della stessa (lett. c).

In concreto, le ricorrenti sono proprietarie dei mappali part. ... e ... RFD Muralto, in prossimità dell'uscita del nuovo sottopasso. Esse sono destinatarie della decisione impugnata la quale aveva riconosciuto la loro legittimazione ad opporsi al progetto in quanto beneficiarie di un interesse degno di protezione.

1.5 Il ricorso è poi stato interposto tempestivamente (art. 20 segg., art. 50 PA), nel rispetto delle esigenze di forma e di contenuto previste dalla legge (art. 52 PA). Esso è dunque ricevibile in ordine.

2.

2.1 Con ricorso al Tribunale amministrativo federale possono essere invocati la violazione del diritto federale, l'accertamento inesatto o incompleto di fatti giuridicamente rilevanti nonché l'inadeguatezza, a condizione tuttavia che la decisione impugnata non sia stata emanata da un'autorità cantonale in veste di autorità di ricorso (cfr. art. 49 PA; cfr. MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, *Prozessieren vor dem Bundes-verwaltungsgericht*, 2a ed. 2013, n. 2.149).

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; tra le tante sentenza del TAF A-523/2010 del 19 ottobre 2010 consid. 4; BENJAMIN SCHINDLER in: AUER/MÜLLER/SCHINDLER [ed.], *Kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren*, 2008 [di seguito: *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. tra le tante sentenze del TAF A-6241/2015 del 15 febbraio 2017 consid. 2.2, A-3713/2008 del 15 giugno 2011 consid. 4).

3.

Oggetto della decisione impugnata è l'approvazione dei piani della sistemazione di sottopassi della Stazione di Locarno. Vari settori del progetto sono stati menzionati dalle parti e l'autorità di prima istanza, ossia il sottopasso che collega le zone FFS e FART (designate come zone FFS e FART), al di sotto dei binari, e quello sito sotto le zone 1 a 3, che collega

il primo sottopasso al lago (designato raccordo lungolago). Per agevolare la comprensione, nell'ambito di questa sentenza, verranno usate queste denominazioni.

Le procedure d'approvazione dei piani soggiacciono alla legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr, RS 742.101), segnatamente agli articoli 17 segg.

3.1 Nelle procedure d'approvazione dei piani, tutte le obiezioni avverso un progetto devono essere formulate in sede di opposizione, conformemente all'articolo 18f Lferr. Chi non adempie a questa condizione è escluso dal seguito della procedura. Questa esigenza consente, nell'interesse della concentrazione delle procedure, l'esame e la trattazione dalla stessa autorità di tutte le obiezioni in sede d'approvazione (sentenza del TAF A-7192/2018, del 29 ottobre 2020, consid. 2.3.1). L'oggetto del contendere è quindi limitato dai gravami sollevati in sede d'opposizione e non può più essere esteso nell'ulteriore procedura contenziosa. Invece, la motivazione a sostegno dei gravami può essere sviluppata a condizione che non estenda – anche indirettamente – l'oggetto del contendere (DTF 133 II 30, consid.2.2; DTAF 2012/23 consid. 2.1; sentenza del TAF A-592/2014, del 9 marzo 2015 consid. 2.1.2).

3.2 Nella presente fattispecie, le ricorrenti hanno sostenuto in un primo tempo in sede di opposizione, che l'autorità di prima istanza non era competente per il raccordo lungolago. Successivamente, in sede di ricorso e nella motivazione del gravame, sembrano aver contestato la competenza per l'approvazione del progetto nel suo insieme, ossia la zona FFS e FART nonché la zona raccordo lungolago; in un secondo tempo però, esse hanno motivato l'incompetenza dell'autorità di prima istanza prevalentemente rispetto alla tratta del raccordo lungolago, zone 1 a 3. Del resto, le ricorrenti hanno comunque accettato che l'effetto sospensivo, subordinatamente, fosse tolto per la parte del progetto delle zone FFS e FART.

Visto quanto considerato precedentemente, si deve ritenere che l'oggetto del contendere verte sulla competenza dell'autorità di prima istanza per l'approvazione del raccordo lungolago.

3.3 Infine, nella loro motivazione, le ricorrenti considerano che il raccordo lungolago soggiace al diritto cantonale e che l'UFT, se intendeva dichiararsi competente per l'approvazione di questa tratta, doveva applicare il diritto cantonale. Le ricorrenti proseguono considerando che ormai, incomberebbe allo scrivente Tribunale applicare le normative cantonali e

comunali nella misura in cui esso non potrebbe rinviare la causa all'autorità di prima istanza.

Siffatta aspettativa è errata: se lo scrivente Tribunale dovesse giungere alla conclusione che l'autorità di prima istanza non era competente per approvare i piani, non potrebbe che pronunciare l'annullamento della decisione, totalmente o parzialmente, ma non di certo decidere di approvare dei piani, applicando o meno il diritto cantonale e/o comunale. Come considerato qui sopra (consid. 1.1) lo scrivente Tribunale è autorità di ricorso contro le decisioni di autorità federali; in quanto tale, applica (come del resto le autorità federali) tutte le leggi, ivi compreso quelle cantonali e/o comunali, ma non decide in qualità di autorità di prima istanza. Se le ricorrenti si aspettano che lo scrivente Tribunale proceda in qualche modo ad una nuova approvazione dei piani al posto dell'autorità di prima istanza, siffatto gravame sarebbe inammissibile.

4.

Le ricorrenti lamentano una violazione dell'articolo 18 Lferr. Il 28 settembre è stato introdotto un nuovo cpv. 1^{bis} all'articolo 18 Lferr, in vigore dal 1° luglio 2020 (RU 2020 1889; FF 2016 7711). Detto nuovo capoverso sancisce che "è considerata modifica di un impianto ferroviario anche l'integrazione di costruzioni e impianti non ferroviari, purché l'impianto ferroviario continui a essere destinato prevalentemente alla costruzione o all'esercizio della ferrovia". Nella misura in cui la decisione impugnata data del 14 marzo 2019, il nuovo disposto non si applica alla presente fattispecie.

4.1 Con l'impugnativa in esame, le ricorrenti hanno censurato la carenza di competenza dell'UFT, rilevando che "il progettato sottopasso pedonale, in particolare la tratta raccordo lungolago non è una costruzione o impianto destinato all'esercizio ferroviario". A dire delle insorgenti, la costruzione avrebbe infatti un carattere e interesse esclusivamente locale ciò che emergerebbe segnatamente dal Messaggio municipale 1/2018 del Comune di Muralto, con cui l'esecutivo comunale postulava al Consiglio comunale un credito di 2'729'000 CHF per la realizzazione dello stesso e nei confronti del quale la partecipazione delle FFS sarebbe nulla. In via subordinata, le ricorrenti invocano che il manufatto non sarebbe un impianto destinato esclusivamente o prevalentemente alla costruzione e all'esercizio di una ferrovia secondo la definizione dell'art. 18 cpv. 1 Lferr. Nell'ipotesi più favorevole alle FFS, il sottopasso costituirebbe, a dire delle ricorrenti, un impianto accessorio ai sensi dell'art. 18m Lferr e come tale sottoposto al diritto edilizio e di pianificazione cantonale.

Conseguentemente l'UFT avrebbe, semmai, dovuto obbligatoriamente applicare la normativa edilizia cantonale.

La controparte, dal canto suo, sostiene che l'incarto contiene abbastanza elementi per dimostrare che il contestato raccordo lungolago prolunga la sistemazione della stazione, offrendo l'accesso a quest'ultima; di conseguenza detto raccordo è necessario all'esercizio dell'impianto ferroviario. Detta argomentazione, a mente della controparte, vale per l'insieme dei manufatti sottoposti alla contestata approvazione, ossia il sottopasso FFS e FART, nonché il raccordo al lago nelle zone 1 a 3.

4.2 Le costruzioni o le modificazioni di edifici e impianti destinati esclusivamente o prevalentemente alla costruzione o all'esercizio di una ferrovia (impianti ferroviari) soggiacciono alla procedura d'approvazione dei piani (cfr. art 18 cpv. 1 Lferr). Con l'approvazione dei piani sono rilasciate tutte le autorizzazioni necessarie secondo il diritto federale (cpv. 3). Non è necessaria alcuna autorizzazione o piano del diritto cantonale. Va tenuto conto del diritto cantonale per quanto esso non limiti in modo sproporzionato l'adempimento dei compiti dell'impresa ferroviaria (cpv. 4; tra le tante, sentenza del TF 1C_434/2017 del 27 novembre 2017, consid. 5.2). In definitiva, l'approvazione dei piani chiude la procedura e riveste valore di licenza di costruzione (cfr. art. 6 cpv. 5 dell'Ordinanza sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie, Ordinanza sulle ferrovie, Oferr, RS 742.141.1). Visto quanto precede, la sistemazione o la costruzione di un impianto che non serve principalmente o prevalentemente all'esercizio ferroviario (impianti accessori) sono retti dalle procedure di diritto cantonale. L'accordo dell'impresa ferroviaria o la consultazione dell'autorità di prima istanza sono tuttavia necessari in certi casi (art. 18^m cpv. 1 e 2 Lferr).

4.2.1 La questione di sapere se una costruzione serva esclusivamente o prevalentemente all'esercizio ferroviario deve essere esaminata in ogni singolo caso sulla base della situazione concreta (sentenza TF 1C_463/2010 del 24 gennaio 2011 consid. 2.2; DTF 122 II 265 consid. 3; 116 Ib 400 consid. 5a; sentenza del TAF A-6241/2015 del 15 febbraio 2017 consid. 4.2.3). Tale condizione è in genere realizzata quando la costruzione presenta, dal profilo oggettivo e dello spazio, una connessione stretta e necessaria con l'esercizio della ferrovia (cfr. DTF 145 II 218 consid. 4.1; 127 II 227 consid. 4; sentenze del TF 1C_593/2019 del 19 agosto 2020, consid. 4.1, 1C_32/2017, del 6 marzo 2018, consid. 6.1). Servono tuttavia all'esercizio ferroviario e alla circolazione stradale impianti quali incroci tra binari e strada; si tratta di costruzioni miste che contengono regolarmente

elementi legati all'esercizio ferroviario ed altri che non lo sono. Sottopassi che permettono ai pedoni di attraversare da un lato all'altro dei binari sono da considerarsi alla stessa stregua. In linea di massima, soggiacciono ad una procedura di approvazione unica (cfr. precitate DTF 145 II 218 consid. 4.1; 127 II 227 consid. 4; sentenza 1C_ 539/2019 consid. 4.1; cfr. pure sentenza del TF 1C_463/2010 del 24 gennaio 2011, consid. 2.2). Secondo l'obiettivo ricercato con la sistemazione dell'impianto in questione, quest'ultimo dovrà essere oggetto della procedura di diritto ferroviario federale o, al contrario, essere oggetto di una licenza edilizia di diritto cantonale (cfr. stessi riferimenti di cui sopra). Nell'esame di questa questione, non si tratta di prendere in considerazione soltanto l'importanza – dal punto di vista dell'impianto ferroviario o stradale – delle modifiche progettate ma di fondarsi essenzialmente sull'obiettivo perseguito con il progetto; in altri termini, occorre, in ogni singolo caso, determinare se la costruzione risponda in primo luogo alle necessità dell'esercizio ferroviario o a quelle della circolazione stradale o del traffico pedonale (cfr. le citate sentenze, nonché 1°.117/2003 del 31 ottobre 2003, consid. 2.3).

4.2.2 Nella fattispecie, risulta dal rapporto tecnico che il progetto – nel suo insieme – mira alla sistemazione di un secondo accesso ai treni ed ai dintorni della stazione con la costruzione di un nuovo sottopasso per pedoni conforme alla Legge federale del 13 dicembre 2002 sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (Legge sui disabili, LDis, RS 151.3), in quanto consente il collegamento tra l'attuale zone P+R, la stazione FART, la stazione FFS e la riva del lago. Visto quanto precede, il sottopasso costituisce globalmente e senza dubbio un impianto destinato all'esercizio ferroviario. Premesso quanto considerato, la decisione impugnata non deriva da un apprezzamento errato o da una violazione della legge: la costruzione d'impianti sotterranei presso la stazione di Lugano corrisponde agli obiettivi dell'esercizio ferroviario. Il ricorso dev'essere respinto su questo punto.

4.3 Ora, come già ricordato, le ricorrenti contestano essenzialmente la competenza dell'autorità di prima istanza in punto al raccordo al lago delle zone 1, 2 e 3. Resta quindi da determinare se la sistemazione di tale raccordo presenta un rapporto obiettivo, dal profilo funzionale e spaziale, con l'esercizio della ferrovia (cfr. prec. consid. 4.2.1 e riferimenti citati).

4.3.1 Nello specifico, il sottopasso è destinato all'attraversamento dei binari per l'accesso ai treni e alle aree limitrofe alla stazione di Locarno; ciò è pacifico e non è contestato nemmeno dalle ricorrenti. È vero che la tratta "raccordo lungolago" in particolare la Zona Strada 1, 2 e 3, è destinata a

permettere l'uscita dell'utenza verso l'esterno aprendosi di nuovo ad altezza del terreno, ma è altrettanto vero che tale manufatto in quanto ad ubicazione, direttamente adiacente ai binari delle FFS, è prioritariamente destinato all'utenza di quest'ultima. Del resto l'opera litigiosa sarà collegata con due scale e relativi ascensori ai marciapiedi 1, 2 e 3 della Stazione FFS, come pure al marciapiede FART. In altre parole, l'opera rappresenta da un punto di vista spaziale una continuazione naturale della stazione FFS.

4.3.2 Dal punto di vista obiettivo, si constata anche che il raccordo al lago è necessario all'esercizio della ferrovia. In effetti, non sarebbe logico che un sottopasso non abbia sbocco verso il lato sud della stazione. L'assenza del raccordo qui querelato non metterebbe in pericolo il buon funzionamento delle installazioni FFS e FART ma detto raccordo è comunque dettato dalla necessità di sistemare un nuovo passaggio tra il lago e i mezzi di trasporti pubblici e non solo – come lo sembrano ritenere a torto le ricorrenti – dalla volontà di migliorare il flusso dei pedoni tra la città di Locarno e il lago. Inoltre e in questo contesto lo scrivente Tribunale ricorderà che l'intera regione di Locarno è altamente turistica; siffatta utenza di regola visita questa regione anche per approfittare del lago ed è quindi logico prevedere un accesso diretto dai treni verso la riva.

L'opera in discussione, come già ricordato pure dal municipio di Muralto nel suo Messaggio municipale 1/2018 in ordine alla domanda di credito di 2'729'000 CHF, si inserisce nel contesto del Programma d'agglomerato Locarnese di 2a generazione, il quale mostra la volontà di strutturare l'agglomerato in modo da coordinare in maniera ottimale lo sviluppo degli insediamenti e dei trasporti. Il progettato "sottopasso pedonale stazione – lungolago" è indicato dal PALoc quale misura inserita nella lista A delle priorità. Come emerge del citato documento, esso è interconnesso indiscutibilmente con il "nodo intermodale stazione Locarno – Muralto".

Visto quanto precede, si deve quindi anche riconoscere un rapporto obiettivo e funzionale fra il raccordo querelato e l'esercizio della ferrovia.

4.3.3 Le ricorrenti ritengono invece che il progettato sottopasso pedonale sia una costruzione di carattere e interesse esclusivamente locale, evidenziando come il Messaggio municipale summenzionato li conforti in tale conclusione. A torto.

A considerare i fatti nella loro integralità, il Messaggio sopracitato presenta il sottopasso come progetto unitario definendolo "Progetto del sottopasso"

(cfr. pag. 3); per chiarezza, l'esecutivo comunale suddivide – com'è stato anche fatto dallo scrivente Tribunale all'inizio di questa sentenza (cfr. consid. 3.2) – la "Tratta di interesse regionale" comprendente la tratta collegamento "piazzale posteggi" Ferrovie autolinee regionali ticinesi SA (di seguito FART) ("Zona FART"; tratta collegamento FART-FFS) e la "Tratta di interesse locale" ovvero le Zone 1, 2 e 3 del sottopasso. Lo stesso comune presenta i costi d'investimento e finanziamento dell'opera complessiva parlando di investimento globale e poi suddividendo i costi a carico del Comune di Muralto, delle FFS e del Cantone, in ragione di una chiave di riparto percentuale. Tali considerazioni non fanno altro che confermare come il progetto in discussione, debba essere letto nel suo complesso e, sebbene suddiviso in tratte, essere concepito quale unitario: in effetti avrebbe poco senso, per non dire alcun senso, ritenere l'edificazione o costruzione di una tratta di interesse regionale senza l'altra tratta di interesse locale.

4.3.4 Il fatto che il manufatto litigioso richieda un importante investimento da parte del comune non soccorre le insorgenti nella propria tesi ricorsuale: infatti, come giustamente rileva l'autorità di prima istanza, gli accordi sottoscritti tra le parti in materia di ripartizione degli investimenti per la costruzione, esulano dalla procedura di approvazione piani qui litigiosa, la quale trova la sua regolamentazione negli artt. 18 – 18^m Lferr, che non trattano la questione. La Lferr distingue in effetti le questioni di competenza, di approvazione dei piani nonché di finanziamento; in questo contesto vanno respinte le critiche delle ricorrenti secondo cui il progetto non sarebbe di competenza federale in quanto sarebbe il comune di Muralto che si assume le spese delle indennità espropriative nei confronti dei proprietari del mapp. ... RFD Muralto (cfr. sopracitato Messaggio comunale 1/2018).

4.3.5 L'argomento delle ricorrenti che pretendono che il raccordo sia un'opera voluta dal solo Comune di Muralto contrasta con quanto esposto nelle precedenti considerazioni (cfr. consid. 4.3.2). Inoltre, il fatto che il raccordo querelato sia stato descritto dal Comune come una "ricucitura dello spazio urbano comunale" e che il Piano regolatore abbia previsto siffatta "ricucitura" relazionando il sagrato della chiesa con il nuovo arco urbano, con la stazione FART, con le banchine dei treni e con il lago, non dimostra ancora – come invece pretendono le ricorrenti – che il progettato sottopasso "non rientra per nulla negli interessi delle FFS" e dei trasporti pubblici come considerato qui sopra (prec. consid. 4.3.1 e 4.3.2).

4.3.6 Con riferimento inoltre alle problematiche di pianificazione comunali, le ricorrenti sostengono che la realizzazione del sottopasso litigioso sarebbe retta dalle Norme di attuazione del Piano regolare del 1984 come pure soggiacerebbe alle relative restrizioni della legislazione cantonale sullo sviluppo territoriale. Ora, il Comune avrebbe depositato una modifica/variante di PR tesa a gettare le basi legali per l'edificazione dell'opera (Foglio ufficiale 101/2018 del 18 dicembre 2018 e Rapporto del 10 ottobre 2019, allegati al ricorso).

Come considerato in precedenza (cfr. consid. 4.2 e riferimenti citati), dal momento in cui un progetto soggiace alla legislazione federale, è di competenza federale e l'autorità federale tiene conto delle regolamentazioni cantonali e comunali a condizione che dette regolamentazioni non ostacolino l'esecuzione del diritto federale (art. 18 cpv. 4 Lferr). In altre parole, occorre dapprima esaminare se un progetto ferroviario soggiace alla Lferr – e quindi anche alla competenza dell'autorità di prima istanza – e dopo esaminare eventuali disposti cantonali o comunali prendendoli in considerazione, per quanto possibile, nella decisione d'approvazione federale. In nessun caso, però, il fatto che normative cantonali o comunali possano entrare in applicazione può cambiare la natura (federale o meno) e quindi influire sull'identità dell'autorità competente. Anche un'autorità federale può applicare delle normative cantonali o comunali dal momento in cui il progetto è di sua competenza.

Va infine rilevato, elemento di non secondaria importanza, che né le autorità cantonali né l'autorità comunale, competenti in materia di pianificazione cantonale e comunale, si sono opposte, durante il deposito pubblico dei piani e la consultazione del cantone, alla prospettata edificazione del sottopasso.

4.4 Alla luce di tutto quanto suesposto, l'autorità di prima istanza era competente per l'approvazione del progetto nel suo insieme e la decisione d'approvazione dei piani del 14 marzo 2019 va confermata.

5.

In tali circostanze, la decisione va pertanto integralmente confermata e il ricorso, per quanto ricevibile, respinto.

6.

In considerazione dell'esito della lite, giusta l'art. 63 cpv. 1 PA, le spese processuali vanno poste a carico delle ricorrenti qui totalmente

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]). Esse sono fissate in 2'000 franchi (cfr. art. 3 TS-TAF). Alla crescita in giudicato del presente giudizio, tale importo verrà integralmente detratto dall'anticipo spese complessivo di pari importo versato a suo tempo.

7.

Visto l'esito della lite, si giustifica altresì la concessione alla controparte di un'indennità a titolo di ripetibili in rapporto alle spese necessarie derivanti dalla causa (cfr. art. 7 TS-TAF; art. 64 cpv. 1 PA). Tenuto conto degli atti processuali prodotti da quest'ultima, l'indennità a titolo di ripetibili va fissata in 1'000 franchi onnicomprensivo, da ripartirsi in solido tra le ricorrenti. Alla crescita in giudicato del presente giudizio tale importo verrà versato alla controparte dalle ricorrenti, previa indicazione delle coordinate bancarie o postali sulle quali effettuare il versamento (cfr. art. 64 cpv. 2 PA).

Per questi motivi, il Tribunale amministrativo federale pronuncia:

1.

Per quanto ricevibile, il ricorso è respinto.

2.

Le spese processuali pari a 2'000 franchi sono poste a carico delle ricorrenti. Alla crescita in giudicato del presente giudizio, detto importo verrà integralmente detratto dall'anticipo spese complessivo di pari importo versato a suo tempo.

3.

Alla crescita in giudicato del presente giudizio, le ricorrenti sono tenute a corrispondere in solido alla controparte l'importo di 1'000 franchi a titolo di indennità di ripetibili.

4.

Comunicazione a:

- ricorrenti (atto giudiziario)
- controparte (atto giudiziario)
- autorità inferiore (n. di rif. ...; atto giudiziario)

I rimedi giuridici sono menzionati alla pagina seguente.

Il presidente del collegio:

Il cancelliere:

Claudia Pasqualetto Péquignot

Manuel Borla

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). Il termine è reputato osservato se gli atti scritti sono consegnati al Tribunale federale oppure, all'indirizzo di questo, alla posta svizzera o a una rappresentanza diplomatica o consolare svizzera al più tardi l'ultimo giorno del termine (art. 48 cpv. 1 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: