

# **BVGer A-6508/2012 vom 12. März 2014**

Bundesverwaltungsgericht, 2014-03-12, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger\\_A-6508\\_2012](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-6508_2012)

FR: TAF A-6508/2012 du 12 mars 2014

IT: TAF A-6508/2012 del 12 marzo 2014

## **Regeste**

Infrastrutture aeronautiche

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

Conformemente all'art. 31 della Legge federale del 17 giugno 2005 sul Tribunale amministrativo federale (LTAF, RS 173.32), 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). L'atto qui impugnato è una decisione ai sensi del succitato art. 5 PA e più precisamente una decisione d'approvazione dei piani concernenti un aeroporto ai sensi degli artt. 37 e segg. della Legge federale del 21 dicembre 1948 sulla navigazione aerea (LNA, RS 748.0). Il DATEC, quale dipartimento federale, è un'autorità di cui le decisioni possono essere impuginate dinanzi allo scrivente Tribunale ai sensi dell'art. 33 lett. d LTAF. Lo scrivente Tribunale è dunque competente per statuire nella presente vertenza.

### **E. 1.2**

Giusta l'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) ed ha un interesse degno di protezione all'annullamento o alla modificazione della stessa (lett. c). Secondo l'art. 48 cpv. 2 PA, ha inoltre diritto di ricorrere ogni persona, organizzazione o autorità cui un'altra legge federale riconosce tale diritto. Secondo l'art. 37f cpv. 3 LNA, i Comuni salvaguardano i loro interessi mediante opposizione. Una collettività pubblica può prevalersi dell'art. 48 PA quando agisce in qualità di detentrica della sovranità pubblica e dispone di un interesse proprio degno di protezione all'annullamento o alla modifica dell'atto impugnato (cfr. DTF 135 II 156 consid. 3.1). Tale è il caso quando il Comune, che rappresenta gli interessi dei suoi abitanti, si oppone ad un progetto che provoca immissioni importanti sul territorio comunale che toccano l'insieme o gran parte degli abitanti (cfr. DTF 131 II 753 consid. 4.3.3). Il livello delle immissioni considerate nell'ambito dell'art. 48 PA non si riferisce ai valori d'esposizione definiti dalla legislazione; è sufficiente che dette immissioni possano essere percepite (cfr. DTF 124 II 293 consid. 3c). Nella misura in cui le immissioni dell'aeroporto, peraltro anche situato in parte sul territorio di Bioggio, possono sicuramente essere percepite da almeno una parte degli abitanti del Comune, il ricorrente è legittimato a ricorrere ai sensi dell'art. 48 PA (cfr. pure sentenza del Tribunale amministrativo federale A-194/2008 del 14 dicembre 2011 consid. 2.2).

### **E. 1.3**

Il ricorso è poi stato interposto tempestivamente (art. 20 segg., art. 50 PA), nel rispetto delle esigenze di forma e - su riserva di quanto indicato ai consid. 5.3.1 e 6.6 - di contenuto previste dalla legge (art. 52 PA). Esso è dunque ricevibile in ordine.

### **E. 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). 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 Tribunale amministrativo federale A-523/2010 del 19 ottobre 2010 consid. 4; Benjamin Schindler in: Auer/Müller/Schindler [ed.], *Kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren*, Zurigo/San Gallo 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. sentenza del Tribunale amministrativo federale 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 in oggetto. 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 in casu - si tratta d'apprezzare questioni che richiedono specifiche conoscenze (cfr. sentenza del Tribunale amministrativo federale 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 Tribunale amministrativo federale A-194/2008 del 14 dicembre 2011 consid. 3 con rinvii).

### **E. 2.2**

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 Tribunale amministrativo federale A-1851/2006 del 18 ottobre 2010 consid. 1.3; Pierre Moor/Etienne Poltier, *Droit administratif*, vol. II, *Les actes administratifs et leur contrôle*, 3a ed., Berna 2011, pag. 300 e segg.).

### **E. 3**

Con l'atto impugnato è stato approvato il prolungamento della pista dell'aeroporto di Lugano-Agno. Scopo dell'intervento è quello di migliorare la sicurezza dell'aviazione civile in particolare per quanto riguarda aerei dell'aviazione commerciale. Il prolungamento -

anche se dette cifre sono contestate dal ricorrente, gravame che verrà esaminato qui di seguito (cfr. consid. 7.1 del presente giudizio) - comporta 70 metri, ivi compreso la creazione di un piazzale di manovra denominato "turn pad" e consente agli aerei arrivanti da Sud di eseguire una rotazione a 180° per posizionarsi nell'asse della pista. Il turn pad è quindi più largo della pista stessa, la quale comporta 30 metri di larghezza. Per quanto riguarda l'entità esatta dello spostamento del punto d'emissione del rumore nonché del ravvicinamento esatto dell'estremo bordo del "turn pad", si rimanda inoltre ai consid. 7.1.3 e 8.2.3 qui di seguito. L'approvazione dei piani qui in oggetto è disciplinata dagli artt. 37 e segg. LNA; l'art. 37 cpv. 1 LNA sancisce che per la costruzione e la modifica di edifici e impianti che servono totalmente o in modo preponderante all'esercizio di un aerodromo (impianti aeroportuali) occorre un'approvazione dei piani. Sono considerati impianti aeroportuali anche le strutture di raccordo e i cantieri connessi con gli impianti e l'esercizio. L'autorità competente per rilasciare tale approvazione è il DATEC quando si tratta di piani concernenti un aeroporto (cfr. art. 37 cpv. 2 lett. a LNA). L'impianto di Lugano-Agno - che in virtù della concessione d'esercizio rilasciata dal DATEC, costituisce un aerodromo aperto alla navigazione aerea pubblica (cfr. DTF 125 II 643 consid. 5a) - è un aeroporto ai sensi di predetta disposizione. In quanto tale, una decisione d'approvazione dei piani approva, nel suo dispositivo, i piani che raffigurano il progetto oggetto della decisione e che dapprima sono stati sottoposti all'esposizione pubblica, accompagnati dei documenti che devono consentire il controllo dei vari punti elencati all'art. 27e dell'Ordinanza del 23 novembre 1994 sull'infrastruttura aeronautica (OSIA, RS 748.131.1; cfr. pure artt. 37b e 37d cpv. 2 LNA).

#### **E. 4**

Il ricorrente invoca varie violazioni della legge, tra cui una doppia violazione del suo diritto di essere sentito (consid. 5 che segue), il fatto che la decisione sarebbe incompleta, in quanto la stessa imporrebbe degli oneri che avrebbero dovuto essere verificati anteriormente (consid. 6 che segue), un accertamento incompleto dei fatti, in quanto non si saprebbe quali sarebbero le dimensioni esatte del prolungamento, delle violazioni del PSIA nonché della concessione quadro del DATEC del 16 settembre 1996 per l'ampliamento dell'aeroporto di Lugano - Agno, la quale è stata confermata con sentenza del Tribunale federale 15 novembre 1999 (pubblicata parzialmente con DTF 125 II 643; consid. 7 che segue). Esso sostiene altresì che il progetto contravverrebbe alla legislazione in materia di protezione dell'ambiente, segnatamente alla regolamentazione concernente il rumore (consid. 8 che segue). Infine, egli accenna ad un pericolo d'alluvionamento che l'autorità inferiore non avrebbe considerato (consid. 9 che segue).

#### **E. 5**

Il ricorrente invoca innanzitutto una doppia violazione del proprio diritto di essere sentito, riguardo al mancato accesso a tutti gli atti dell'incarto nonché alla motivazione lacunosa della decisione impugnata.

##### **E. 5.1**

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 e DTF 124 I 49 consid. 1).

### **E. 5.1.1**

Detto diritto, sancito dall'art. 29 cpv. 2 della Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999 (Cost., RS 101) è concretizzato in procedura amministrativa federale dagli artt. 18, 26 - 33 e 35 cpv. 1 PA. Lo stesso 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 Tribunale federale 4A\_35/2010 del 19 maggio 2010 consid. 6 e 8C\_321/2009 del 9 settembre 2009 consid. 2.3; sentenza del Tribunale amministrativo federale A-7094/2010 del 21 gennaio 2011 consid. 3.2 con rinvii). Tale garanzia non serve solo a chiarire i fatti, bensì rappresenta anche un diritto individuale di partecipare alla pronuncia di una decisione mirata sulla persona in quanto tale. Il diritto di essere sentito è quindi da un lato, il mezzo d'istruzione della causa, dall'altro un diritto della parte di partecipare all'emanazione della decisione che concerne la sua situazione giuridica. Garantisce l'equità del procedimento (cfr. Adelio Scolari, *Diritto amministrativo, Parte generale*, Cadenazzo 2002, n. 483 seg. con rinvii; Ulrich Häfelin/Walter Haller/Helen Keller, *Schweizerisches Bundesstaatsrecht*, 7a ed., Zurigo/Basilea/Ginevra 2008, n. 835).

### **E. 5.1.2**

Posto quanto precede è comunque necessario sottolineare che la regola dell'annullamento della decisione impugnata in caso di violazione del diritto di essere sentito comporta un'eccezione: tale vizio può essere sanato quando l'autorità di ricorso dispone dello stesso potere d'esame dell'autorità precedente e che la parte può quindi esercitare i suoi diritti nella medesima misura (cfr. DTF 133 I 201 consid. 2, DTF 129 I 129 consid. 2.2.3 e DTF 126 I 68 consid. 2; sentenza del Tribunale federale 1C\_104/2010 del 29 aprile 2010 consid. 2.1; Piermarco Zen-Ruffinen, *Droit administratif, Partie générale et éléments de procédure*, 2a ed., Basilea/Neuchâtel 2013, n. 358). La riparazione della decisione viziata dovrebbe tuttavia costituire un'eccezione e in linea di massima dovrebbe essere esclusa quando, nella fattispecie, la violazione dei diritti di parte è stata particolarmente grave (cfr. DTF 126 I 68 consid. 2; sentenze del Tribunale federale 1C\_452/2009 del 19 marzo 2010 consid. 2.2 e 1C\_265/2009 del 7 ottobre 2009 consid. 2.3). Infine, però, l'autorità di ricorso può sanare il vizio quando il rinvio della causa all'autorità precedente costituirebbe una vana formalità e allungherebbe inutilmente la procedura (cfr. DTF 133 I 201 consid. 2.2; sentenza del Tribunale federale 1C\_265/2009 del 7 ottobre 2009 consid. 2.3). Come già considerato sopra (cfr. consid. 2.1 del presente giudizio), lo scrivente Tribunale, in virtù dell'art. 49 PA, dispone dello stesso potere di cognizione dell'autorità di prima istanza ed una riparazione della violazione del diritto di essere sentito non è pertanto esclusa.

### **E. 5.2**

In primo luogo, il ricorrente invoca una violazione del suo diritto di essere sentito in quanto non gli sarebbero stati sottoposti vari pareri e prese di posizione raccolti dall'autorità di prima istanza nel corso della procedura d'approvazione dei piani. Si tratta segnatamente dei documenti seguenti: i pareri dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM; cfr. doc. 39 dell'incarto di prima istanza), dell'UFAC (cfr. docc. 13 e 31 dell'incarto di prima istanza) e del Dipartimento del Territorio del Cantone Ticino (cfr. docc. 33a e 33b dell'incarto di prima istanza), nonché ulteriori documenti tecnici e il parere della Divisione Sicurezza delle

infrastrutture del UFAC (di seguito: Divisione SI dell'UFAC; cfr. segnatamente docc. 8, 35b e 51b dell'incarto di prima istanza; allegato 1 alla decisione impugnata). Il ricorrente sottolinea inoltre di essere convinto che molti altri documenti non gli sarebbero stati trasmessi; fa riferimento senza particolari precisazioni, ad un "carteggio" sull'obbligo di allestire uno studio d'impatto ambientale.

#### **E. 5.2.1**

Come già considerato (cfr. consid. 5.1.2 del presente giudizio), secondo l'art. 26 PA, il diritto di essere sentito garantisce quello di consultare l'incarto, come pure di esprimersi sugli atti (artt. 29 e 30 PA). La parte ha quindi il diritto di consultare gli atti essenziali di una procedura prima che venga emanata la decisione, per potere fare amministrare le prove pertinenti, partecipare all'amministrazione delle prove e fare valere la sua argomentazione in modo efficace e pertinente (cfr. DTF 129 I 85 consid. 4.1 e DTF 126 I 7 consid. 2b; cfr. parimenti, per più ampi dettagli, sentenza del Tribunale amministrativo federale A-1876/2013 del 6 gennaio 2014 consid. 3.4 con rinvii).

#### **E. 5.2.2**

Anzitutto, però, si deduce dai disposti legali e dalla giurisprudenza summenzionata che il diritto di consultare gli atti presuppone una richiesta da parte dell'amministrato. Nella fattispecie, lo scrivente Tribunale deve constatare che l'autorità inferiore non ha, in effetti, trasmesso i documenti elencati dal ricorrente, il quale tuttavia - anche se rappresentato da avvocati - non li ha mai chiesti, nemmeno per mezzo di una richiesta di consultazione della totalità dell'incarto prima che venisse emanata la decisione impugnata.

#### **E. 5.2.3**

Per quanto attiene più precisamente ai documenti citati dal ricorrente (cfr. consid. 5.2 del presente giudizio), detti documenti, di cui egli lamenta la mancata trasmissione, sono pareri e prese di posizione raccolte in applicazione dell'art. 62a della Legge federale del 21 marzo 1997 sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA, RS 172.010). Detti pareri e prese di posizione sono stati introdotti nell'anno 2000 con l'entrata in vigore della Legge federale del 18 giugno 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani (LCoord; RU 1999 3071 segg.), legge che ha fundamentalmente modificato le procedure d'approvazione dei piani, non solo nell'ambito delle infrastrutture aeroportuali, ma anche in quello delle infrastrutture ferroviarie, stradali, elettriche, ecc. (cfr. Messaggio del Consiglio federale del 25 febbraio 1998 concernente la LCoord, in: FF 1998 2029 segg., spec. 2037 seg. e 2051 seg.). Conseguenza di detta introduzione è stata quella di conferire ad un'unica autorità la facoltà di decidere dell'approvazione di piani, in un unico atto. Qualora si pongono problematiche, per le quali in passato la legge prevedeva che fossero risolte tramite decisioni di altre autorità (federali o cantonali), le stesse vengono ora trattate esclusi-vamente dall'autorità decisionale la quale deve raccogliere i preavvisi necessari. Questi preavvisi hanno per scopo di consentire all'autorità decisionale di controllare il pieno rispetto della legislazione in tutti gli aspetti toccati da un progetto. In questo compete all'autorità di decisione di vegliare al rispetto della legislazione e non ad altre entità che si esprimono quindi mediante pareri. In caso di disaccordo tra le varie autorità coinvolte, l'art. 62b LOGA prevede che l'autorità di decisione tenti un coordinamento - chiamato eliminazione delle divergenze - tra dette autorità; alla fine, comunque ed anche se un accordo non è trovato tra le varie entità, l'autorità decisionale decide con piena sovranità. La procedura d'eliminazione delle divergenze non è aperta ai

terzi, alla stregua della procedura di consultazione che mira la raccolta dei vari pareri (cfr. FF 1998 2029, 2037 seg. e 2051 seg.; sentenza del Tribunale amministrativo federale A-1251/2012 del 15 gennaio 2014 consid. 5.3 a contrario). Nell'ambito di queste modifiche legislative è inoltre stato previsto che i Comuni si esprimono mediante opposizione sul progetto come pubblicato e quindi in base ai soli atti di pubblicazione (cfr. art. 36d cpv. 5 LNA). Questo significa che il dovere di fare rispettare la legge pesa innanzitutto sull'autorità decisionale e quelle consultate, non più ed in nessun modo su delle entità come i Comuni che si trovano nella stessa posizione di qualsiasi privato che può inoltrare un'opposizione nel termine del deposito del progetto. Se per quanto concerne la legittimazione al ricorso si ammette che i Comuni possano anche difendere interessi più generali che riguardano l'integralità della popolazione e non interessi molto più egoistici (cfr. consid. 1.2 del presente giudizio), questo non gli conferisce comunque un diritto di consultazione dei pareri e preavvisi più esteso, nella misura in cui il rispetto della legge in generale è compito dell'autorità decisionale e delle varie entità consultate. Di conseguenza, non v'è nessun obbligo, da parte dell'autorità decisionale di trasmettere i pareri e preavvisi federali e cantonali nel decorso della procedura di prima istanza, né tantomeno di dargli la facoltà di esprimersi al riguardo. Già per questo motivo, quindi, il gravame di violazione degli artt. 26, 29 e 30 PA, rispettivamente dell'art. 29 cpv. 2 Cost., è respinto.

#### **E. 5.2.4**

Inoltre, anche se fosse necessario constatare una violazione della PA per quanto concerne il fatto di non avere trasmesso quegli atti al qui ricorrente, si constata che quest'ultimo ha avuto a disposizione - anche prima di esprimersi nell'ambito della presente procedura di ricorso - due volte l'incarto completo della procedura di prima istanza sicché, come considerato qui sopra (cfr. consid. 5.1.2 del presente giudizio), il vizio dovrebbe essere considerato come sanato.

#### **E. 5.2.5**

Per quanto riguarda la mancanza di un cosiddetto "carteggio" relativo all'obbligo di allestire un rapporto sull'impatto ambientale, lo scrivente Tribunale constata che l'incarto pubblicato contiene un'indagine preliminare (cfr. RIA stato marzo 2012 di cui al doc. 17b dell'incarto di prima istanza) a sensi dell'art. 8a cpv. 1 dell'Ordinanza del 19 ottobre 1988 concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente (OEIA, RS 814.011). Di conseguenza si deve considerare che i documenti concernenti lo studio d'impatto ambientale c'erano. Che il ricorrente non concordi con il fatto che basta un'indagine preliminare ex art. 8a cpv. 1 OEIA, non significa che vi siano riscontrabili lacune nell'entità dell'incarto sottoposto alla pubblicazione. Questo gravame è quindi respinto in quanto concerne un'asserita violazione del diritto di essere sentito; la questione a sapere se era necessario uno studio d'impatto ambientale è altra e verrà tratta nei considerandi che seguono (cfr. consid. 8.1 del presente giudizio).

#### **E. 5.3**

Il ricorrente conclude poi per l'annullamento della decisione impugnata, in quanto la stessa non adempirebbe i requisiti di motivazione ex art. 35 PA. Il ricorrente invoca questo gravame in relazione alla questione dell'inquinamento fonico e alla richiesta di costruzione di una parete antirumore, formulata in sede d'opposizione.

#### **E. 5.3.1**

Innanzitutto lo scrivente Tribunale constata che la motivazione del ricorso, su questo punto, si limita a porre parzialmente interrogativi e ad emettere dubbi sulle ragioni esposte

dall'autorità adita. Siffatta motivazione non risponde ai requisiti dell'art. 52 PA circa la motivazione del ricorso in quanto non viene per niente dimostrato in che misura lo scrivente Tribunale debba esaminare questo gravame (cfr. in merito ai requisiti dell'art. 52 PA, sentenza del Tribunale amministrativo federale A-1876/2013 del 6 gennaio 2014 consid. 1.3.1).

#### **E. 5.3.2**

Il diritto di essere sentito comporta l'obbligo da parte di un'autorità di motivare, almeno in modo succinto, le decisioni rese (cfr. DTF 130 II 530 consid. 4.3; decisione del Tribunale amministrativo federale A-1591/2006 del 10 settembre 2008 consid. 7.1). Tale obbligo non impone all'autorità di esporre e di discutere tutti i fatti, i mezzi di prova e le censure sollevate (cfr. DTF 126 I 97 consid. 2b); tuttavia è necessario che l'autorità citi i motivi su cui fonda il suo ragionamento e che l'hanno condotta alla decisione presa. La motivazione adottata deve infatti permettere all'interessato ed a un'eventuale autorità di ricorso di rendersi conto della portata e della correttezza della decisione che lo concerne (cfr. DTF 133 III 439 consid. 3.3, DTF 130 II 530 consid. 4.3, DTF 129 I 232 consid. 3.2 segg. e DTF 126 I 97 consid. 2b; cfr. parimenti, per più ampi dettagli, sentenza del Tribunale amministrativo federale A-1876/2013 del 6 gennaio 2014 consid. 3.3 con rinvii).

#### **E. 5.3.3**

Nella presente causa, si deve constatare che il ricorrente aveva inoltrato opposizione chiedendo che il piazzale turn pad fosse a disposizione dei soli aerei di linea e che venisse allestita una parete antirumore in corrispondenza della Via Mulini di Bioggio. In questo contesto, il ricorrente aveva inoltre contestato l'impostazione del punto d'emissione del rumore usato nei calcoli del carico fonico e richiesto che venisse proceduto ad una "maggiore verifica e severa presa di posizione su tutti gli aspetti ambientali problematici evidenziata dalla Relazione tecnica dello studio Ecocontrol (...)".

#### **E. 5.3.4**

L'autorità inferiore ha respinto l'opposizione spiegando in breve che il punto di calcolo del rumore è posizionato correttamente, tenendo conto del fatto che gli aerei emettono rumore quando decollano, cosa che può essere realizzata soltanto a partire dalla linea di partenza, la quale non è posizionata all'estremità della superficie da costruire, vista la presenza del turn pad a fine pista. Il DATEC ha pure spiegato, in rapporto al rumore generato dagli aerei quando girano a 180° per mettersi nell'allineamento della pista, che gli stessi possono operare questa manovra a basso regime grazie precisamente alla creazione di un turn pad più ampio, miglioramento quello che, oltre a favoreggiare la sicurezza, diminuisce conseguentemente anche il rumore. Infine, per quanto concerne la richiesta di costruzione di una parete antirumore, l'atto impugnato considera che tale costruzione, oltre a porre problemi dal punto di vista della protezione del paesaggio, non è utile visto l'impatto fonico molto ridotto del prolungamento della pista e risulta altresì problematica dal punto di vista della sicurezza degli aerei che manovrano in prossimità.

#### **E. 5.3.5**

La motivazione qui sopra riassunta è più che sufficiente dal punto di vista dei requisiti legali dell'art. 35 PA (cfr. consid. 5.3.2 del presente giudizio). Viene risposto in maniera chiara e comprensibile ai gravami menzionati nell'opposizione e quindi vengono anche sviluppati gli argomenti che hanno condotto il DATEC a respingere l'opposizione. Detta motivazione

consente senz'altro al ricorrente - il quale per altro fa abbondantemente uso di questa sua facoltà - di sviluppare la propria argomentazione contro l'atto impugnato, contestandone i vari punti. Di conseguenza, il gravame di violazione dell'art. 35 PA, rispettivamente dell'art. 29 cpv. 2 Cost., è respinto.

## **E. 6**

Il ricorrente invoca poi una violazione della legge quo al tenore della decisione in quanto rimanderebbe ad ulteriori fasi delle verifiche che dovevano tutt'ora - a suo avviso - già essere eseguite. Con riferimenti alla giurisprudenza cantonale, esso critica in questa sede i vari oneri disposti dall'autorità di prima istanza nell'atto impugnato. In breve, il ricorrente ritiene che la decisione - che raffigura un permesso - sarebbe stata scorporata del suo contenuto e che delle "varianti successive" sarebbero riservate nell'atto impugnato, rendendo così il procedimento illegale. Cita poi una serie di punti contenuti nell'atto impugnato sui quali si tornerà brevemente qui di seguito.

### **E. 6.1.1**

Giusta l'art. 37 LNA, con l'approvazione dei piani sono rilasciate tutte le autorizzazioni necessarie secondo il diritto federale e non è necessaria alcuna autorizzazione o piano del diritto cantonale; di quest'ultimo va tenuto conto soltanto nella misura in cui non limiti in modo sproporzionato la costruzione e l'esercizio dell'aerodromo (cpv. 3 e 4). Secondo l'art. 27e OSIA, l'autorità incaricata di approvare i piani valuta i pareri dei Cantoni e servizi specializzati e decide in merito alle opposizioni. La decisione d'approvazione dei piani contiene inoltre il permesso di eseguire un progetto di costruzione conformemente ai piani approvati (lett. a), le condizioni e gli oneri in materia di esigenze legate alla pianificazione del territorio ed alla protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio nonché quelle specifiche alla navigazione aerea (lett. b), gli altri oneri derivanti dal diritto federale (lett. c), gli oneri fondati sul diritto cantonale (lett. d), gli oneri legati all'esercizio (lett. e) ed infine gli oneri relativi all'inizio dei lavori, al controllo dell'esecuzione e alla messa in servizio degli impianti (lett. f). Dai disposti legali qui sopra richiamati risulta dunque che in effetti l'approvazione dei piani, quale l'atto qui impugnato, è un permesso edilizio che comporta il controllo di un progetto nella sua integralità e in tutti i suoi aspetti, per cui non sarebbe lecito rimandare a fase successiva l'esame e la decisione su degli aspetti che potrebbero condizionare l'approvazione dell'opera al punto che detta opera non avrebbe più niente a che vedere - sotto l'aspetto dei vari controlli che devono essere eseguiti secondo le norme di cui sopra - con quella originaria. Sennonché, già dalla lettura dell'art. 27e OSIA risulta chiaramente che degli oneri non solo sono leciti, ma addirittura necessari affinché l'approvazione dei piani sia reputata completa.

### **E. 6.1.2**

Un onere, peraltro e sotto l'angolo dei principi giuridici generali, costituisce una clausola accessoria comportando un obbligo imposto all'amministrato (nella fattispecie la controparte) accessoriamente al diritto o all'obbligo oggetto principale della decisione stessa (nella fattispecie il permesso di prolungare la pista dell'aeroporto). Anche se considerata come clausola accessoria, l'onere deve in tutti i casi rispettare le stesse condizioni dell'atto stesso, ossia la legalità, l'interesse pubblico e la proporzionalità. In questo senso, gli oneri servono a garantire che la decisione rispetti ancora più completamente la legge o addirittura consente all'autorità di premunirsi contro eventuali ulteriori trasgressioni dell'atto da parte del suo destinatario; in questi ultimi casi, tra l'altro, l'onere può garantire l'esecuzione o le

modalità d'esecuzione della decisione, ruolo, quello, che è anch'esso conforme al principio della legalità e che le autorità, nelle loro vesti generali di autorità di vigilanza, devono comunque anche garantire. La violazione di un onere può avere quale conseguenza la revoca della decisione e quindi, se del caso, il ritiro del diritto concesso all'amministrato (cfr. sentenza del Tribunale amministrativo federale A-3713/2008 del 15 giugno 2011 consid. 12 e segg., pubblicata in DTAF 2012/23, pure sentenza del Tribunale federale 1C\_343/2011 del 15 marzo 2012 consid. 3.2 - 3.5, sentenza emanata proprio a proposito della citata sentenza di codesto Tribunale; cfr. Moor/Poltier, op. cit., pag. 90 e segg.; Zen-Ruffinen, op. cit., n. 550 e segg.). Infine, l'autorità non potrà respingere una richiesta quando basterebbe un onere a renderla lecita; detto onere dovrà invece essere parte integrante dell'atto stesso e l'esame di detto onere non può essere rimandato ad ulteriore procedura (cfr. la succitata sentenza, ibid.; Piermarco Zen-Ruffinen/Christine Guy-Ecabert, *Aménagement du territoire, construction, expropriation*, Berna 2001, n. 938 e segg.). Di conseguenza risulta già dei principi generali che un onere è un elemento che è parte integrante della decisione, che una sua violazione può comportare sanzioni che vanno fino alla revoca dell'atto stesso e che il suo contenuto può concernere molti aspetti legati all'oggetto principale della decisione. In siffatto contesto, l'art. 27e OSIA costituisce la precisazione del contenuto della decisione d'approvazione ai sensi dell'art. 37 LNA, segnatamente per quanto concerne gli oneri. Risulta dal testo di detto disposto legale che il contenuto degli oneri nell'ambito di una procedura d'approvazione dei piani può essere molto variegato. Risulta inoltre da quanto precede che un onere deve essere iscritto nel dispositivo della decisione ai sensi dell'art. 5 PA.

### **E. 6.2**

Il ricorrente elenca vari oneri e "rinvii" che a suo dire renderebbero la decisione impugnata nel suo "complesso manifestamente illegale" (cfr. ricorso, punti 9 a 11). Innanzitutto, lo scrivente Tribunale deve constatare che il ricorrente non dimostra per niente, con la sua argomentazione, in che gli oneri menzionati sarebbero essenziali dal punto di vista dell'entità del progetto e ancora meno in che ogni singolo onere non poteva essere deciso - con riferimento alla legge stessa - precisamente sotto questa forma. Dall'atto di ricorso si desume che sarebbero stati rimandati a fase ulteriore delle questioni importanti di sicurezza ed altre relative al cantiere: l'autorità non avrebbe controllato se la sicurezza delle manovre dei velivoli sarà garantita né verificato dove sarebbe situato il deposito di materiale di scavo o ancora come sarà smaltito l'asfalto di demolizione ed il materiale inquinato (di cui non viene precisata comunque la natura).

### **E. 6.3**

Gli oneri imposti nell'atto impugnato sono numerosi e non tutti citati dal ricorrente. Certi sono stati imposti direttamente dal DATEC (oneri n. 2.1.1 - 2.1.4 del dispositivo della decisione impugnata), certi, sempre imposti dal DATEC provengono dall'elenco delle misure integrate previste dalla documentazione relativa alla protezione dell'ambiente (oneri n. 2.3.1 - 2.3.7 del dispositivo della decisione impugnata ed estratto del RIA di cui all'allegato 2 annesso alla decisione impugnata) ed infine altri oneri sono stati imposti dal DATEC per motivi di sicurezza; tra quelli, gli oneri n. 2.2.2 - 2.2.4 del dispositivo della decisione impugnata, sono generali, mentre altri - che risultano essere parte integrante della decisione per il rinvio della cifra 2.2.1 del dispositivo - provengono dal parere della Divisione SI dell'UFAC, documento intitolato "Esame aeronautico della Divisione SI" (cfr. allegato 1 annesso alla decisione impugnata). Una lettura attenta degli oneri in questione

non consente per niente, specialmente quando ci si riferisce alla scarsa motivazione del ricorrente, d'intravedere in ch  il loro contenuto renderebbe la decisione illegale nel suo complesso.

#### **E. 6.4**

Circa la sicurezza delle manovre dei velivoli che non sarebbe garantita, lo scrivente Tribunale constata che gli oneri menzionati sotto le cifre 2.2.2 - 2.2.4 ed il parere della Divisione SI dell'UFAC vertono precisamente ad assicurare detta sicurezza, sia durante i lavori che dopo. Trattandosi di un'approvazione dei piani che deve poi consentire l'uso dell'installazione ai velivoli che operano a Lugano, non si capisce come l'autorit  potrebbe meglio garantire la sicurezza che esaminando i piani ed il rapporto tecnico (tra altri documenti consultati da detta autorit  specializzata) circa lo svolgimento dei lavori ed imporre certi oneri dopo avere confrontato questi documenti con le esigenze e le particolarit  della circolazione e delle manovre dei velivoli. In altri termini, l'installazione non essendo realizzata, l'unico modo per garantire la sicurezza   di prevedere - in base alla documentazione esistente - dove e quali siano eventuali rischi e emanare delle raccomandazioni ed esigenze, le quali sono state imposte nella fattispecie mediante oneri. La decisione impugnata prevede inoltre che i lavori potranno cominciare soltanto quando l'UFAC avr  rilasciato il suo "nullaosta", permesso che verr  attribuito soltanto - perch    compito dell'UFAC nelle sue vesti di autorit  di vigilanza (cfr. art. 3 LNA) - quando sar  sicuro che i lavori si svolgeranno in condizioni atte a garantire precisamente la sicurezza aerea durante quella fase di cantiere. Orbene, certi oneri imposti con il parere summenzionato mirano precisamente questo scopo (cfr. ad esempio oneri n. 26 - 39 del citato allegato 1). Per quanto riguarda la fase operativa, vale lo stesso ragionamento di cui sopra: l'autorit  specializzata competente ha esaminato tutti quegli aspetti tenendo conto delle particolarit  e delle regole della navigazione aerea, formulando poi delle esigenze e raccomandazioni che sono state integrate quali oneri nella decisione impugnata (ad esempio oneri n. 1 - 23 e oneri n. 40 segg. del citato allegato 1). Per quanto riguarda detti oneri, ancora una volta, l'UFAC, quale autorit  di vigilanza, dovr  precisamente vegliare alla loro attuazione, mediante un nullaosta da darsi soltanto quando il collaudo sar  stato eseguito. Gli oneri in questione, che di certo concernano aspetti costruttivi al senso lato sono destinati ad assicurare la parte operativa dell'installazione e specialmente la sicurezza delle operazioni aeree. Questo gravame, che poggia su di un'affermazione neanche dimostrata deve quindi essere respinto.

#### **E. 6.5**

Seconda critica del ricorrente circa l'atto impugnato, non si capirebbe dove avverr  il deposito del materiale di scavo o quello di materiale inquinato. Lo scrivente Tribunale constata che esiste nell'incarto un piano del 10 ottobre 2012, intitolato "prolungamento pista a Nord, concetto area di cantiere" (cfr. piano n. 6982/507/048 di cui al doc. 53g dell'incarto di prima istanza). Detto documento consente senz'altro di capire dove sia situata l'area di cantiere - ossia a nord della pista addossata alla recin-zione dell'aeroporto - come l'area per il deposito di materiale di scavo, ossia sempre a nord della pista addossata, come l'altra, alla recinzione dell'aeroporto. Il piano in questione   pure completato dal RIA, che valuta gli aspetti del cantiere in particolare anche dei depositi di materiale, sia sotto l'aspetto della protezione delle acque (cfr. RIA di cui al doc. 17b dell'incarto di prima istanza, pagg. 23 e 26 seg.), sia sotto l'aspetto della protezione dei suoli o della prevenzione contro sostanze pericolose per l'ambiente (cfr. citato RIA pagg. 35, 39 - 43) o ancora sotto l'aspetto della

protezione della natura (flora e fauna; cfr. citato RIA pag. 48).

#### **E. 6.6**

Per quanto riguarda le critiche mosse dal ricorrente con riferimento al cantiere e le risposte agli interrogativi ch'egli muove - e ci si può comunque anche chiedere se tale motivazione risponda veramente alle esigenze dell'art. 52 PA, in quanto non compete allo scrivente Tribunale spiegare l'incarto al ricorrente - si deve constatare che il modo di smaltire i materiali di scavo e i vari rifiuti di cantiere sono descritti nel RIA e sono oggetto di varie misure integrate al progetto e che, come tali, sono quindi state approvate e da eseguire. L'atto impugnato contiene comunque ancora un onere supplementare proveniente dalle esigenze cantonali (cfr. onere n. 2.3.7 lett. b del dispositivo della decisione impugnata) circa la permeabilità del terreno dove verranno depositati vari materiali, esigendo poi che l'ubicazione del predetto deposito venga comunicato all'Ufficio cantonale industrie, sicurezza e protezione del suolo (UISPS) una settimana prima di depositarvi il materiale. Detta esigenza non significa in nessuna maniera che l'autorità d'approvazione non sapeva dove devono essere situati il cantiere e l'area di deposito, bensì che il luogo dovrà essere comunicato a detta autorità cantonale a modo che quest'ultima possa verificare il rispetto dell'esigenza formulata circa la permeabilità. Un onere come quello, quindi, garantisce precisamente una buona esecuzione dei lavori nel rispetto delle condizioni fissate (circa il ruolo di varie entità ed autorità nella fase d'esecuzione dei lavori, cfr. la già citata sentenza A-3713/2008 consid. 12 e segg.). Visto quanto precede, il gravame d'illiceità degli oneri - e quindi della decisione impugnata - è respinto.

#### **E. 7**

Il ricorrente invoca poi varie doglianze in rapporto al progetto stesso, segnatamente per quanto concerne la sua entità e la sua conformità al PSIA, alla concessione quadro, a quanto sarebbe stato deciso dal legislativo del Comune di Lugano e al principio di coordinamento.

#### **E. 7.1**

Ciò premesso, il ricorrente invoca innanzitutto che - a seguire la sua argomentazione - l'atto impugnato non definirebbe con chiarezza l'entità del progetto e segnatamente che il prolungamento in questione sarebbe più importante che i 70 metri lineari con sistemazione di un piazzale di manovra (turn pad).

#### **E. 7.1.1**

Come già precisato (cfr. consid. 3 in fine del presente giudizio), una decisione d'approvazione dei piani, approva - precisamente - dei piani i quali sono, con l'esame delle eventuali conseguenze del progetto sotto l'angolo della conformità alla legislazione pertinente, l'unico oggetto della decisione e quindi anche del ricorso. Visto l'obbligo di esaminare tutte le conseguenze di un progetto sotto vari aspetti (cfr. tra tanti, art. 27e OSIA), il controllo della conformità alla legislazione è già esteso, tenuto conto dei numerosi disposti legali che possono entrare in considerazione per qualsiasi progetto. Nella fattispecie, si tratta quindi d'approvare - approvazione che conferisce pure la licenza edilizia - dei piani anteriormente sottoposti all'inchiesta pubblica e di controllare se tutti i requisiti legali legati all'installazione in questione, anche sotto l'aspetto delle sue conseguenze sull'ambiente o la pianificazione territoriale, sono adempiuti.

#### **E. 7.1.2**

Di conseguenza, il primo gravame consistente nell'affermare che non si sa che cosa sia stato approvato non può essere accolto; i piani approvati sono nell'incarto e si capisce perfettamente - anche senza essere al beneficio di conoscenze specializzate - quale sia la modifica prevista: si tratta di prolungare la pista dell'aeroporto di Lugano demolendo il piccolo piazzale esistente (turn pad attuale) al lato nord (e quindi lato Bioggio) per farne uno più largo e più lungo che consenta agli aerei di girare più facilmente e pure di prolungare la distanza d'atterraggio degli aerei che provengono dal sud, la quale, notoriamente, è corta (cfr. piano n. 6982/507/022c di cui al doc. 53b dell'incarto di prima istanza). Il turn pad è integrato nella nozione di pista e non è un'installazione che verrebbe aggiunta a fine pista.

### **E. 7.1.3**

Precisato questo, e a leggere il piano in questione, la lunghezza totale della superficie sottoposta ai lavori è effettivamente di 70 metri, piazzale compreso; circa la larghezza della superficie, il piazzale esistente, largo circa 35 metri, viene sostituito - come menzionato - con uno nuovo, largo all'incirca 45 metri. Risulta pure dal piano che la lunghezza totale di 70 metri presenta una parte "nuova" ossia che eccede la fine del piazzale attuale; detta parte "nuova" si protrae su 45 metri lineari, considerato che il piazzale attuale ha già una lunghezza di 25 metri. Il progetto comprende pertanto effettivamente delle modifiche su di una distanza di 70 metri (nuovo turn pad compreso) a fine pista in direzione di Bioggio; visto quanto precede, l'estremo bordo della pista (e più precisamente del turn pad) è ravvicinato di 45 metri verso il territorio comunale e non di 70 metri. Il ravvicinamento susseguente - da capirsi in questa sede sotto l'angolo puramente geometrico dello spostamento dell'estremo bordo della struttura esistente rispetto allo spostamento della futura struttura - rappresenta meno della lunghezza di una piscina olimpica. Si desume invece dai piani che la pista - di cui la fine viene integrata nel nuovo turn pad - verrà effettivamente prolungata di 70 metri in quanto, con la demolizione del vecchio piazzale, il rivestimento verrà fatto nello stesso materiale della pista, la quale presenterà inoltre le lievi declività caratteristiche di una pista, e questo fino al limite del turn pad (cfr. piano summenzionato di cui al doc. 53b dell'incarto di prima istanza).

### **E. 7.2**

Posto questo, il ricorrente contesta pure - se pur in modo un po' confuso - la constatazione dei fatti circa il punto d'emissione preso in considerazione per il calcolo del rumore, in particolar modo la valutazione delle distanze, sostenendo che il progetto implicherebbe un ravvicinamento ben superiore a 16 metri verso il territorio comunale e che la modifica della pista implicherebbe l'aumento di 70 metri della distanza utile per le operazioni di decollo e d'atterraggio. In effetti, nell'ambito della valutazione dell'opposizione e più particolarmente della necessità di posare una parete antirumore richiesta dal ricorrente, l'autorità di prima istanza, basandosi sul RIA allestito, avrebbe considerato, a torto, che il prolungamento in oggetto provocava un ravvicinamento del punto d'emissione del rumore di 16 metri (verso Bioggio; cfr. pure RIA pag. 18, sia nella versione del mese di ottobre 2011 che nella versione di marzo 2012, di cui ai docc. 1r e 17b dell'incarto di prima istanza). A suo parere, vista l'ampiezza del prolungamento - 70 metri verso Bioggio - non sarebbe possibile che il punto d'emissione del rumore sia ravvicinato di soltanto 16 metri; di conseguenza, le conclusioni tratte dall'autorità di prima istanza circa la necessità di allestire un RIA, la conformità alla legislazione in materia di protezione contro il rumore ed il rifiuto di provvedimenti tale la parete antirumore, sono errate e violano quindi la legge (gravami,

quelli, che verranno esaminati qui di seguito, consid. 8 del presente giudizio). Lo scrivente Tribunale non condivide questo punto di vista. In effetti, a guardare bene i piani, ed in particolare già quello succitato (cfr. consid. 7.1.2 del presente giudizio), ma soprattutto quelli che rappresentano meglio le manovre degli aerei sul turn pad (cfr. doc. 14b dell'incarto di prima istanza), si constata che le manovre di giro dei velivoli prendono una buona parte del piazzale. Nella situazione attuale, gli aerei girano sul piazzale lungo di 25 metri e vengono a posizionarsi proprio all'inizio della pista esistente per iniziare le manovre di decollo. Nel futuro, invece, e viste le modifiche del rivestimento della pista fino al limite del turn pad, l'aereo potrà posizionarsi su di una linea che verrà fissata leggermente oltre l'attuale in direzione di Bioggio. Il piano succitato che riporta un aereo Saab 2000 in manovra di giro mostra con chiarezza che l'aereo non andrà a posizionarsi alla fine del turn pad, bensì dopo avere percorso quasi tre quarti della lunghezza del turn pad, ossia circa 43 metri, in direzione sud. Nella misura in cui il punto d'emissione di un aereo è forzatamente situato dove si trovano i motori (che sia a eliche o a turbina) e tenendo conto del fatto che detti motori sono situati alla metà della lunghezza dell'aereo, la distanza di 16 metri per la determinazione del punto d'emissione del rumore appare corretta. Questo gravame deve quindi essere respinto.

### **E. 7.3**

Il ricorrente produce poi vari documenti provenienti dal Comune di Lugano (proprietario della società LUGANO AIRPORT SA che gestisce l'installazione) degli anni 2008 e 2009 riguardanti lo stanziamento di crediti da parte del suo legislativo, da dove si dovrebbe desumere che la controparte avrebbe in realtà l'intenzione di prolungare la pista in maniera molto più importante, addirittura fino a raggiungere una lunghezza di 1'600 metri lineari al posto dei 1'350 metri attuali. Il progetto attuale costituirebbe quindi una "prima tappa" di un progetto molto più ampio e la legge sarebbe stata violata perché si tratterebbe di una realizzazione a tappe non conforme al PSIA, che non consentirebbe un "coordinamento e impedirebbe una valutazione globale dell'intervento". Egli ritiene inoltre che i principi di coordinamento sarebbero stati violati: l'intervento in oggetto - essendo parte dell'ampliamento complessivo di circa 1600 metri lineari previsto nel PSIA - richiedeva infatti il coordinamento. A suo avviso, infine, nella misura in cui il legislativo del Comune di Lugano avrebbe votato dei crediti per interventi di maggiore importanza e qualora lo scrivente Tribunale verrebbe a confermare che l'entità del progetto è inferiore a quanto prospettato da quest'ultimo - visti i crediti votati - allora quest'ultimo dovrebbe chiedersi se non sia necessario annullare le decisioni comunali sui crediti.

#### **E. 7.3.1**

Al riguardo, si ribadisce nuovamente che, oggetto della decisione sono precisamente i piani presentati ed esposti pubblicamente; solo questi devono essere esaminati, anche se detto esame comporta, come pure già ricordato, l'esame di tutte le conseguenze possibili del progetto (cfr. consid. 3 del presente giudizio).

#### **E. 7.3.2**

I piani - ed il ricorrente non lo pretende - non raffigurano in nessuna maniera un prolungamento a 1'600 metri, bensì interventi su di una distanza di 70 metri all'estremità nord della pista esistente, la quale ha attualmente una lunghezza totale di 1'350 metri. A suo avviso, per altro, il prolungamento a 1'600 metri implicherebbe delle modifiche molto più importanti dell'impianto, modifiche che dovrebbero avvenire all'estremità sud della pista e

che richiederebbero tra l'altro l'interramento di una strada cantonale. Come lo ricorda giustamente lo stesso ricorrente, il PSIA fa riferimento allo scopo dell'esercente di prolungare la pista sia verso nord che verso sud fino da raggiungere la lunghezza di 1'600 metri; nel PSIA viene pure menzionato che detto intervento non è ancora stato coordinato. Il ricorrente, invece sottace che il PSIA menziona che all'estremità nord, una "piccola parte dell'ampliamento può essere realizzata all'interno del perimetro esistente". Il perimetro esistente dell'aeroporto, com'è stato definito nella decisione della concessione quadro del 16 settembre 1996, lui, invece, è stato oggetto di una coordinazione (cfr. PSIA, stato 18 agosto 2004, parte IIIC/ 3a serie delle "Schede di coordinamento", pag. 2 [allegato 4 prodotto dal DATEC]). Orbene, lo stesso PSIA precisa che "prima che si possa allungare la pista al di fuori del perimetro, il progetto deve essere coordinato e la scheda di coordinamento deve essere adattata di conseguenza" (cfr. citato PSIA, pag. 5); a contrario, ciò che rientra nel perimetro non esige pertanto tale coordinamento.

### **E. 7.3.3**

Stando ai soli fatti, quindi, risulta - come sottolineato dal ricorrente stesso - che un prolungamento della pista fino ai 1'600 metri non sarebbe possibile all'ora attuale, anche se ci si dovrebbe in ogni caso riservare un'eventuale procedura di coordinamento che potrebbe essere condotta contemporaneamente all'eventuale procedura d'approvazione dei piani di tale prolungamento (cfr. sentenza del Tribunale amministrativo federale A-2081/2006 del 17 dicembre 2007 consid. 6.2 e segg., confermata con sentenza del Tribunale federale 1C\_52/2008 del 2 giugno 2008). Nella fattispecie, però, il prolungamento a 1'600 metri non è oggetto della presente procedura. La documentazione fornita dal ricorrente non cambia assolutamente nulla a questo dato di fatto. Che il Comune di Lugano abbia votato un credito volto ad un ampliamento più ampio di quello in oggetto e allo scopo di permettere l'aumento del traffico e una modifica del parco velivoli che potrà fare capo allo scalo - non essendo oggetto della presente procedura - non è pertanto qui rilevante. In concreto, all'ora attuale un tale aumento del traffico non entra in linea di conto, tant'è che il progetto non ne parla.

### **E. 7.3.4**

Per quanto concerne il quesito del ricorrente, ossia se lo scrivente Tribunale non dovrebbe - per rispetto della democrazia - annullare le decisioni del Comune di Lugano riguardanti i crediti stanziati nell'ipotesi fosse confermato che il progetto qui in oggetto non è un prolungamento a 1'600 metri, la risposta è chiaramente negativa. Il ricorrente, che è rappresentato da un avvocato, non può ignorare che lo scrivente Tribunale non dispone della competenza circa decisioni comunali riguardanti crediti votati in vista di ulteriori progetti, che, nonostante quanto da lui invocato, non decidono precisamente niente per quanto attiene alla realizzazione di simili progetti, quali sono dell'unica competenza federale. Non si vede dunque per quale motivo il DATEC, l'UFAC o l'UFAM - e conseguentemente, anche lo scrivente Tribunale - avrebbero dovuto basarsi sui documenti del Comune, che di fatto non dispone della competenza decisionale per quanto attiene all'approvazione dei piani di un aerodromo regionale, non essendo un'autorità federale, per sancire se l'intervento in oggetto andava approvato o meno.

### **E. 7.3.5**

Stando al PSIA, invece, anche se detto PSIA non "decide" dei progetti (cfr. sentenza 1C\_52/2008 succitata consid. 4.1 con rinvii), esso è comunque vincolante per le autorità, tra

le quali lo scrivente Tribunale. In questo ambito, e stando al prolungamento qui litigioso, si deve constatare - come già accennato poc'anzi (consid. 7.3.2 del presente giudizio) - che lo stesso rimane contenuto nel perimetro dell'aeroporto, perimetro che è stato oggetto di una coordinazione. Il presente progetto, quindi è perfettamente conforme al PSIA. In tal senso, non si intravede alcuna violazione né del PSIA, né della concessione quadro del 1996.

#### **E. 7.3.6**

Per quanto riguarda infine, il gravame, comunque poco sostanziato - se si fa astrazione dell'argomentazione sull'adozione di crediti dal Comune di Lugano, che comunque non è l'autorità decisionale ai sensi di legge per quanto riguarda la legislazione qui applicabile (LPAmb, LNA, OSIA, ecc.) - secondo il quale il progetto qui in oggetto violerebbe, quale premessa al famoso prolungamento ai 1'600 metri, l'obbligo di coordinazione delle procedure, lo scrivente Tribunale non può fare a meno di constatare come tale censura sia infondata. Se è vero che un eventuale prolungamento di 1'600 metri della pista necessiterà di un coordinamento, quello in oggetto - inserendosi nel perimetro già esistente e già coordinato - non lo richiede. Orbene, né la concessione quadro, né lo stesso PSIA comandano che l'ampliamento auspicato di 1'600 metri intervenga in una sola volta. Che quello in oggetto, si ricorda di soli 70 metri e implicante delle modifiche minime, intervenga prima di un ulteriore ampliamento sostanziale - lui implicante il coordinamento - non risulta per nulla contrario al PSIA o qualsiasi voglia legge. Le censure del ricorrente sono pertanto infondate.

#### **E. 8**

In seguito, il ricorrente invoca tutta una serie di violazioni della legislazione applicabile in materia di protezione dell'ambiente, segnatamente in materia di inquinamento fonico in rapporto alla necessità di allestire un esame di impatto ambientale e di prendere le misure necessarie per far fronte alle immissioni foniche.

##### **E. 8.1**

Il ricorrente ritiene innanzitutto che il progetto in oggetto avrà delle forti ripercussioni per quanto concerne le immissioni foniche e atmosferiche. A suo avviso, la presente procedura sarebbe sottoposta all'esame d'impatto ambientale, trattandosi di una modifica sostanziale ai sensi dell'art. 2 cpv. 1 OEIA, motivo per cui era richiesto un RIA, che in concreto difetta. A suo avviso, è dunque a torto che sarebbe stata effettuata un'indagine preliminare ai sensi dell'art. 8a OEIA, anziché un RIA, e per di più su dei falsi presupposti, difettando la valutazione degli aspetti ambientali della modifica (immissioni foniche, inquinamento atmosferico e vibrazioni). Il ricorrente critica in particolare il mancato esame delle immissioni foniche, in quanto il RIA - che si baserebbe su un accertamento inesatto e errato dei fatti - non esporrebbe un solo dato, come neppure i calcoli, comprovanti che la modifica sarebbe ininfluente così come sostenuto nella decisione impugnata.

##### **E. 8.1.1**

Giusta l'art. 10a LPAmb, prima di prendere decisioni in materia di pianificazione, costruzione o trasformazione di impianti, l'autorità ne esamina il più presto possibile la compatibilità con le esigenze ecologiche (cpv. 1). Sottostanno all'esame dell'impatto ambientale gli impianti che possono gravare notevolmente sull'ambiente al punto di rendere presumibilmente necessaria l'adozione di misure specifiche al progetto o all'ubicazione al fine di garantire l'osservanza delle prescrizioni sulla protezione dell'ambiente (cpv. 2). In applicazione dell'art. 10a cpv. 3 LPAmb, il Consiglio federale ha sancito all'art. 2 OEIA che

la modificazione di un impianto esistente che figura nell'allegato è sottoposta all'esame dell'impatto ambientale se (lett. a) la stessa concerne trasformazioni, ingrandimenti o cambiamenti d'esercizio sostanziali e (lett. b) occorre decidere sulla modificazione in una procedura che sarebbe decisiva per l'esame di un nuovo impianto (art. 5 OEIA). Secondo costante giurisprudenza, determinante per qualificare una modifica come sostanziale ai sensi dell'art. 2 cpv. 1 lett. a OEIA, è sapere se la stessa può comportare un notevole cambiamento dell'impatto sull'ambiente. Ciò è il caso allorquando la modifica implica un aumento consistente delle ripercussioni ambientali già esistenti o la creazione di nuove, rispettivamente supplementari, consistenti ripercussioni ambientali (cfr. DTF 133 II 181 consid. 6.2; Alain Griffel/Heribert Rausch, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Ergänzungsband zur 2. Auflage, Zurigo/Basilea/Ginevra 2011, n. 32 ad art. 10a LPAmb con rinvii).

### **E. 8.1.2**

In concreto, l'aeroporto regionale di Agno-Lugano figura tra gli impianti dell'allegato 1 dell'OEIA, per i quali è richiesto un esame dell'impatto sull'ambiente allorquando le condizioni dell'art. 2 cpv. 1 OEIA risultano adempiute. Lo stesso è peraltro un impianto fisso ai sensi dell'art. 8 dell'Ordinanza del 15 dicembre 1986 contro l'inquinamento fonico (OIF, RS 814.41). Nel caso in esame, la modifica del predetto impianto implica un allungamento di 70 m della pista, con creazione di un turn pad per agevolare le manovre dei velivoli, utilizzando una parte del piazzale esistente all'interno del perimetro ben definito dal PSIA. Non avendo alcuna ripercussione sull'esercizio di volo, essa non necessita di una modifica dell'attuale regolamento di esercizio. Da un esame degli atti dell'incarto - in particolar modo del RIA (cfr. doc. 17b dell'incarto di prima istanza) - le conseguenze di tale modifica appaiono assai contenute, tant'è che lo scrivente Tribunale non intravede quali possano essere le ripercussioni ambientali consistenti invocate dal ricorrente (rumore, vibrazioni, inquinamento atmosferico, ecc.), peraltro neppure sostanziate. Di fatto, tale modifica non può essere qualificata di sostanziale: un esame dell'impatto sull'ambiente non era pertanto, di principio, richiesto. Tale evenienza è stata giustamente rilevata a più riprese dall'UFAC (cfr. docc. 13 e 19 dell'incarto di prima istanza), dall'UFAM (cfr. doc. 4 dell'incarto di prima istanza) e dal DATEC (cfr. decisione impugnata, pag. 4). Peraltro, contrariamente a quanto indica il ricorrente, un RIA non serve alle parti per capire la portata dei piani del progetto - per quello basta consultare i relativi piani - bensì all'autorità d'approvazione per valutare se il progetto stesso è conforme alle esigenze ambientali e se lo stesso necessita dei provvedimenti e quali.

### **E. 8.1.3**

A prescindere da quanto precede, va qui rilevato che in concreto è comunque stato allestito un RIA nella forma prevista dall'art. 8a OEIA, il quale adempie i requisiti ivi elencati. In effetti, come prescritto dall'art. 8a OEIA, gli effetti del progetto sull'ambiente e le misure di protezione ambientale sono stati accertati nella misura necessaria ed esposti in modo completo, motivo per cui l'indagine preliminare è risultata sufficiente e tale da essere equiparata ad un rapporto. Non si vede peraltro per quale motivo l'art. 8a OEIA non dovrebbe trovare qui applicazione, non trattandosi - come visto - di una modifica sostanziale di un impianto esistente e neppure di un progetto a tal punto complicato, da dover richiedere degli ulteriori accertamenti, e ciò, anche dal punto di vista dell'inquinamento fonico. Al riguardo, si noti ancora come l'UFAM - quale autorità specializzata - non abbia minimamente contestato né la validità, né la completezza di tale

RIA (cfr. doc. 39 dell'incarto di prima istanza). Che poi agli atti figuri una prima versione del RIA ove erano stati rilevate delle ripercussioni sull'inquinamento fonico, poi modificata su indicazione dell'UFAC nella versione definitiva del marzo 2012, non significa che "la decisione sia di carattere politico", come sembra far intendere il ricorrente. Semplicemente, l'UFAC - quale autorità specializzata e di controllo - ha rilevato la presenza di errori di valutazione nella prima versione, ciò che ha implicato la sua rielaborazione da parte della società EcoControl SA. L'UFAC e l'UFAM, essendo due autorità specializzate situate sullo stesso livello in seno al DATEC, non si vede poi in che l'una avrebbe potuto sottacere all'altra dei documenti rilevanti, portandola a considerare erroneamente le circostanze. Tale censura è priva di fondamento.

#### **E. 8.1.4**

Orbene, non va dimenticato che la valutazione di un RIA è una questione che implica degli aspetti tecnici per i quali sono richieste le necessarie conoscenze specifiche. In tale ambito, lo scrivente Tribunale deve esercitare il proprio potere di apprezzamento con un certo riserbo. Di conseguenza, interviene soltanto laddove gli apprezzamenti forniti dall'autorità specializzata si fondano su delle constatazioni di fatto manifestamente inesatte o comportano degli elementi manifestamente erronei (cfr. sentenza del Tribunale amministrativo federale A-3713/2008 del 15 giugno 2011 consid. 17.3.1). Non essendo qui il caso, lo scrivente Tribunale non si scosta da quanto constatato nel RIA (versione marzo 2012) e avvallato dalle autorità specializzate (UFAM e UFAC).

#### **E. 8.2**

Il ricorrente critica poi il mancato esame delle immissioni foniche, in quanto il RIA - che si baserebbe su un accertamento inesatto e errato dei fatti - non esporrebbe un solo dato, come neppure i calcoli, comprovanti che la modifica sarebbe ininfluente così come sostenuto nella decisione impugnata. Essendo praticamente certo che le immissioni foniche saranno percettibilmente più elevate, almeno nel comprensorio edificabile vicino all'estremità nord della pista prolungata le immissioni aumenteranno verosimilmente di almeno 1dB(A) e saranno quindi percettibili, egli ritiene che vada applicato l'art. 8 cpv. 2 OIF, completamente ignorato dall'autorità inferiore. Secondo il principio di prevenzione prescritto dall'art. 11 LPAmb e ripreso dall'art. 8 cpv. 1 OIF, le immissioni foniche dell'intero impianto andrebbero almeno limitate in modo tale da non superare i valori limite di emissione. Come risulterebbe dal RIA, sarebbe infatti necessario realizzare una parete fonica di dimensioni di 20 m x 3 m, ubicata in corrispondenza dell'accesso sul lato di Bioggio, di cui postula nuovamente la realizzazione.

##### **E. 8.2.1**

Giusta l'art. 11 LPAmb, gli inquinamenti atmosferici, il rumore, le vibrazioni e le radiazioni sono limitati da misure applicate alla fonte (limitazione delle emissioni; cpv. 1).

Indipendentemente dal carico inquinante esistente, le emissioni, nell'ambito della prevenzione, devono essere limitate nella misura massima consentita dal progresso tecnico, dalle condizioni d'esercizio e dalle possibilità economiche (cpv. 2). Le limitazioni delle emissioni sono inasprite se è certo o probabile che gli effetti, tenuto conto del carico inquinante esistente, divengano dannosi o molesti (cpv. 3). Per quanto concerne l'inquinamento fonico, l'art. 8 OIF prevede che se un impianto fisso già esistente viene modificato, le emissioni foniche delle parti d'impianto nuove o modificate devono essere limitate secondo le disposizioni dell'autorità esecutiva nella maggior misura possibile dal

punto di vista tecnico e dell'esercizio e sopportabile sotto il profilo economico (cpv. 1). Se un impianto è modificato sostanzialmente, le emissioni foniche dell'intero impianto devono essere almeno limitate in modo tale da non superare i valori limite d'immissione (cpv. 2). Le trasformazioni, gli ingrandimenti e i cambiamenti dell'esercizio causati dal titolare dell'impianto sono considerati come modificazione sostanziale di un impianto fisso, se c'è da aspettarsi che l'impianto stesso o la maggiore sollecitazione degli impianti per il traffico esistenti provochi immissioni foniche percettibilmente più elevate (cpv. 3).

#### **E. 8.2.2**

Ciò precisato, da un esame di detto RIA, nella sua versione di marzo 2012, emerge chiaramente che l'allungamento della pista non avrà alcun influsso sul volume e sulla tipologia del traffico aereo in circolazione, come neppure sul traffico veicolare. Data l'esigua distanza supplementare da percorrere ed i fattori di emissione nettamente inferiori della fase di spostamento e manovra sulla pista rispetto a quelli di decollo, l'incremento delle emissioni atmosferiche legate al progetto in fase di esercizio è stato considerato contenuto (cfr. doc. 17b dell'incarto di prima istanza, pag. 17). Tale accertamento, peraltro confermato dall'UFAM (cfr. doc. 39 dell'incarto di prima istanza), pare corretto, tant'è che il ricorrente non apporta degli elementi tali da mettere in dubbio lo stesso.

#### **E. 8.2.3**

Per quanto attiene in particolare all'inquinamento fonico, va rilevato che la modifica in esame non costituisce neppure una modifica sostanziale ai sensi dell'art. 8 cpv. 2 e 3 OEIA, non essendo intravedibile in che maniera l'impianto stesso potrebbe provocare delle immissioni foniche percettibilmente più elevate di quelle attuali, tant'è che il progetto non prevede alcun maggior sfruttamento dello stesso, dovendosi conformare alle condizioni della concessione quadro rilasciata nel 1996. Nel predetto RIA viene infatti precisato che "(...) l'allungamento della pista di 70 metri non incide sulla modifica dei circuiti di volo, che restano in effetti invariati, pertanto anche le curve di rumore prodotte dal movimento dei velivoli sui circuiti non vengono modificate e restano valide quelle in vigore attualmente. Parimenti anche lo spostamento del punto di emissione acustica (fase di rullaggio e partenza dei velivoli) di ca. 16 m a nord rispetto alla situazione iniziale lungo l'asse della pista a livello del suolo (...) può essere considerato ininfluenza per quanto attiene le immissioni foniche. Anche considerato l'allegato 5 OIF in vigore ed il numero massimo di movimenti permessi dalla Concessione federale (38'000/anno) lo spostamento di 16 metri rappresenta una conseguenza oggettivamente trascurabile sulle immissioni foniche e relativo corsetto del rumore (...)" (cfr. il citato doc. 17b, pag. 17). Tali conclusioni risultano peraltro dalle prese di posizione dell'UFAC (cfr. docc. 30 e 31 dell'incarto di prima istanza). Quanto precede, non fa che rafforzare la convinzione dello scrivente Tribunale in merito alla mancanza della necessità di approfondire ulteriormente la questione dell'impatto sull'ambiente, segnatamente per quanto concerne l'impatto fonico, così come sancito dalle autorità specialistiche.

#### **E. 8.2.4**

In particolare, le supposizioni del ricorrente in merito ad un aumento delle immissioni foniche di almeno 1dB non trovano riscontro negli atti dell'incarto, tant'è che lo stesso RIA neppure accenna ad un siffatto aumento. Al contrario il RIA, come visto (cfr. consid. 8.2.3 che precede), esclude che vi sia un aumento significativo delle immissioni foniche, tant'è che si è omesso di effettuare una valutazione dell'impatto fonico in fase di esercizio (cfr.

citato doc. 17b, pag. 17 segg. e pag. 22).

### **E. 8.2.5**

Circa la parete fonica citata a pag. 50 del RIA, così come spiegato dal DATEC, si tratta di un errore di redazione da parte della EcoControl SA presente nella prima versione del RIA (cfr. doc. 1r dell'incarto di prima istanza), che per una svista è sfuggito alla revisione e appare, a torto, nell'ultima versione del mese di marzo 2012 (cfr. docc. 17b, 24a e 24b dell'incarto di prima istanza). Invero, alcuna misura viene auspicata nel RIA per quanto attiene alle immissioni foniche. Le motivazioni dell'autorità inferiore, escludenti la costruzione di una parete fonica, appaiono corrette, specialmente se si considera che di fatto non vi è alcuna modifica rilevante dell'impatto fonico. A titolo abbondanziale, si noti come l'Alta Corte abbia già avuto modo di precisare come la creazione di ostacoli sulla rotta di propagazione del rumore non entri in linea di conto per quanto attiene agli aerodromi, dal momento che "(...) il solo modo, per l'esercente di un aerodromo pubblico, di limitare efficacemente alla fonte il rumore del traffico aereo è di applicare prescrizioni sulle procedure di avvicinamento e di decollo, sugli orari d'esercizio, sulle condizioni alle quali certi aeromobili particolarmente rumorosi sono autorizzati a servirsi dell'aeroporto, ecc. (...)" (cfr. DTF 125 II 643 consid. 15b). La richiesta del ricorrente e le sue generiche contestazioni, non essendo rilevanti, vanno qui entrambe respinte.

### **E. 8.3**

Il ricorrente ritiene poi che la decisione impugnata farebbe astrazione del fatto che il carico inquinante attuale non sembrerebbe essere ben conosciuto, tant'è che la predetta decisione imporrebbe l'onere di fornire all'UFAC entro tre mesi i dati ai sensi dell'art. 37 cpv. 2 OIF (catasto dei rumori).

#### **E. 8.3.1**

Il catasto dei rumori è uno strumento di pianificazione istituito dall'OIF (cfr. DTAF 2011/19 consid. 55.3), destinato alle autorità di pianificazione e non già ai singoli privati. L'art. 37 cpv. 1 OIF, per quanto attiene agli aerodromi, impone all'autorità esecutiva di registrare in un catasto (catasto dei rumori) le immissioni foniche determinate secondo l'art. 36 OIF. A tenore dell'art. 37 cpv. 2 OIF, il catasto dei rumori indica il carico fonico determinato, i metodi di calcolo utilizzati, i dati iniziali per il calcolo del rumore, l'utilizzazione delle zone esposte al rumore secondo il relativo piano d'utilizzazione, i gradi di sensibilità assegnati, gli impianti e i loro proprietari, il numero delle persone esposte ad immissioni foniche superiori ai valori limite d'esposizione al rumore. Lo stesso va considerato come un inventario, di cui le autorità di pianificazione devono tenere conto, ma non comporta alcun effetto giuridico determinante per i proprietari fondiari (cfr. DTF 130 II 394 consid. 7.4 con rinvii; DTAF 2011/19 consid. 55.3 con rinvii). In altre parole, il catasto del rumore serve innanzitutto alle autorità di pianificazione - segnatamente locali - per determinare ad esempio se sia possibile definire nuove zone edificabili o meno; il catasto del rumore, invece, non serve in nessun caso a valutare l'impatto futuro di una costruzione o modifica di un impianto esistente. Per valutare la conformità alla legge di questo tipo d'intervento, si deve procedere, come nel caso in oggetto (cfr. prec. consid. 8.1 e 8.2), a valutazioni basate sulle risultanze di studi d'impatto ambientale o studi preliminari e non su di un catasto che non fa che constatare quanto già esiste.

#### **E. 8.3.2**

Ciò precisato, se è vero che la decisione impugnata impone effettivamente l'onere di fornire i dati necessari all'allestimento del nuovo catasto dei rumori, ciò non significa ancora che il carico fonico attuale sia sconosciuto. Non va infatti dimenticato che all'ora attuale si dispone già del catasto di esposizione al rumore del settembre 1995 (previsione 2005), approvato con la concessione quadro del 1996, sulla base del quale sono state calcolate le curve di esposizione al rumore. Peraltro, lo stesso RIA ha valutato l'entità del nuovo potenziale carico fonico, giungendo alla conclusione che la modifica in oggetto non comporterà un aumento considerevole delle immissioni foniche attuali, tant'è che la stessa non implica alcuna modifica del regolamento d'esercizio dell'aeroporto. L'autorità inferiore si è del resto sincerata in merito al carico fonico, basandosi non solo sul predetto RIA, ma anche su quanto indicabile sia dall'UFAC che dall'UFAM. Constatando che il catasto del rumore vigente è "vetusto" - risalendo al 1995 - con decisione impugnata, l'autorità di prima istanza ha imposto che venga aggiornato questo strumento. Detta esigenza appare conforme alla legge, segnatamente all'art. 37 OIF. Ma vista la natura dello strumento in questione (cfr. prec. consid. 8.3.1), l'esigenza summenzionata non mette in nessuna maniera in discussione la legalità del progetto qui querelato. Le censure relative al catasto del rumore vanno quindi respinte.

#### **E. 8.4**

Il ricorrente ritiene poi che, trattandosi di un impianto bisognoso di risanamento, come stabilito dal Tribunale federale, una sua modifica presupporrebbe il suo contemporaneo risanamento. Tornerebbe quindi applicabile l'art. 18 cpv. 1 LPAmb. Al riguardo, lo scrivente Tribunale rileva che, se è vero che giusta l'art. 18 cpv. 1 LPAmb, un impianto bisognoso di risanamento può essere trasformato o ampliato soltanto se viene contemporaneamente risanato, tale disposizione non implica tuttavia il risanamento simultaneo dell'impianto ogni qualvolta lo stesso venga modificato. Il risanamento simultaneo è infatti richiesto soltanto nella misura in cui si è in presenza di una modifica sostanziale (cfr. decisione del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie [DFTCE] dell'8 febbraio 1993, in: *Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione* [GAAC] 59.13 consid. 2 con rinvii; André Schrade/Heidi Wiestner, in: *Kommentar zum Umweltschutzgesetz*, marzo 2001, n. 18 ad art. 18 LPAmb). Ciò è segnatamente il caso allorché la modifica implica un aumento sensibile delle immissioni foniche ai sensi dell'art. 8 cpv. 3 OIF (cfr. la citata decisione del DFTCE, consid. 2). Sennonché, come visto (cfr. consid. 8.1.2 e 8.2.3 del presente giudizio), in casu siamo in presenza di una modifica che non può essere qualificata di sostanziale ai sensi dell'art. 10a LPAmb o dell'art. 8 cpv. 2 OIF, e partendo dunque, neppure sotto l'ottica dell'art. 18 cpv. 1 LPAmb, di modo che un tale risanamento congiunto non entra qui in linea di conto. È dunque a giusta ragione che l'autorità inferiore non ha imposto alla controparte un obbligo di risanamento simultaneo dell'aeroporto in oggetto. Tale censura va dunque respinta.

#### **E. 9**

Il ricorrente invoca poi che secondo il Piano Direttore Cantonale del 2010, l'area del previsto allungamento (così come il perimetro aeroportuale) sarebbe inserita in una zona di alluvionamento. Il RIA menzionerebbe questa circostanza, senza fornire maggiori informazioni. A suo avviso l'autorità inferiore sosterebbe che il problema non si pone, rispettivamente ne negherebbe i presupposti, con una motivazione incomprensibile. Per questi motivi, l'autorità inferiore avrebbe dovuto chinarsi sul problema e chiarirne le

implicazioni. A tal proposito, non si può che constatare come si tratti di una semplice allegazione, neppure minimamente circostanziata, ragione per cui lo scrivente Tribunale non si attarderà ulteriormente al riguardo (cfr. consid. 2.2 del presente giudizio). Peraltro, da un'attenta rilettura sia del RIA che della decisione impugnata non si intravede alcunché in merito all'asserito pericolo di alluvionamento, motivo per cui si deve desumere che in casu il problema non si pone dal punto di vista dell'impatto ambientale, così come del resto indicato dalla stessa autorità inferiore nella propria risposta. Tale censura va pertanto respinta.

#### **E. 10**

Da ultimo, il ricorrente, lamentando la mancata assunzione da parte dello scrivente Tribunale dei mezzi probatori da lui richiesti (perizia sulle immissioni dell'impianto, sopralluogo, ecc.) e respinti con ordinanza 3 maggio 2013, reputa tale decisione come lesiva dei suoi diritti procedurali, in quanto gli impedirebbe una valutazione corretta e completa della fattispecie. Al riguardo, lo scrivente Tribunale ricorda che lo stesso, procedendo ad un apprezzamento anticipato delle ulteriori prove richieste, può mettere fine all'istruttoria se è convinto che le stesse non potrebbero condurlo a modificare la sua opinione (cfr. sentenza del Tribunale amministrativo federale A-3440/2012 del 21 gennaio 2014 consid. 4.1 con rinvii). In concreto, ove vi sono più autorità specializzate che hanno già provveduto a tutti gli accertamenti richiesti dalle circostanze, lo scrivente Tribunale - che, si ricorda, deve esercitare il proprio potere d'apprezzamento con un certo riserbo (cfr. consid. 2.1 del presente giudizio) - ritiene l'incarto come sufficientemente completo, motivo per cui non è richiesto alcun complemento istruttorio (cfr. art. 12 PA a contrario e 32 PA). La predetta censura è dunque priva di fondamento.

#### **E. 11**

Visto quanto precede, il ricorso deve essere respinto. In considerazione dell'esito della lite, giusta l'art. 63 cpv. 1 PA, le spese processuali andrebbero poste a carico del ricorrente (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]). Tuttavia, nella misura in cui il ricorrente è un Comune, secondo l'art. 63 cpv. 2 PA che prevede che nessuna spesa processuale viene messa a carico di autorità o enti autonomi quando la causa non concerne interessi pecuniari, nel caso concreto tali spese processuali non vengono qui prelevate. Al ricorrente non vengono neppure assegnate indennità di ripetibili (cfr. art. 64 cpv. 1 PA a contrario, rispettivamente art. 7 cpv. 3 TS-TAF). Ciò indicato, alla controparte - patrocinata da degli avvocati e parte vincente - si giustifica l'assegnazione di una indennità di ripetibili dell'importo di 2'000 franchi (cfr. art. 7 cpv. 1 TS-TAF). Tale importo è messo a carico del ricorrente.

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