

BVGer A-709/2016 vom 23. November 2017

Bundesverwaltungsgericht, 2017-11-23, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-709_2016

FR: TAF A-709/2016 du 23 novembre 2017

IT: TAF A-709/2016 del 23 novembre 2017

Regeste

Infrastrutture aeronautiche

Erwägungen

E. 1.1

Conformemente all'art. 31 LTAF, il Tribunale amministrativo federale giudica i ricorsi contro le decisioni ai sensi dell'art. 5 PA. L'atto qui impugnato è una decisione ai sensi dell'art. 5 PA e più precisamente una decisione d'approvazione dei piani concernenti un aeroporto ai sensi degli artt. 37 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

Il Tribunale amministrativo federale esamina d'ufficio la qualità per ricorrere (cfr. [tra le tante] sentenze del TAF A-694/2017 del 12 luglio 2017 consid. 1.2; A-4887/2011 del 2 maggio 2013 consid. 2 con rinvii).

E. 1.2.1

Nell'ambito della procedura ordinaria di approvazione dei piani degli impianti aeroportuali, la legittimazione ricorsuale è disciplinata dall'art. 48 PA in combinato disposto con l'art. 37f LNA. Giusta l'art. 48 cpv. 1 PA, dispone della qualità per ricorrere chiunque ha partecipato al procedimento dinanzi all'autorità inferiore o è stato privato della possibilità di farlo (cfr. lett. a; aspetto formale della legittimazione), è particolarmente toccato dalla decisione impugnata e ha un interesse degno di protezione al suo annullamento o alla sua modifica (cfr. lett. b-c; aspetti materiali della legittimazione). Affinché venga riconosciuta ad un ricorrente la qualità per ricorrere ex art. 48 cpv. 1 PA, i tre predetti presupposti devono essere adempiuti cumulativamente (cfr. sentenza del TAF A-4887/2011 del 2 maggio 2013 consid. 2.1.3 con rinvii; Moser/Beusch/Kneubühler, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 2a ed. 2013, n. 2.60). Giusta l'art. 48 cpv. 2 PA, ha inoltre diritto di ricorrere ogni persona, organizzazione o autorità cui un'altra legge federale riconosce tale diritto. Giusta l'art. 37f cpv. 1 LNA, chi ha qualità di parte secondo le prescrizioni della PA o della legge federale del 20 giugno 1930 sulla espropriazione (LEspr, RS 711) può, durante il termine di deposito dei piani, fare opposizione presso l'autorità competente. Se non fa opposizione, è escluso dal seguito della procedura. Giusta 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; sentenza del TAF A-6508/2012 del 12 marzo 2014 consid. 1.2 con rinvii).

E. 1.2.2

In concreto, la legittimazione ricorsuale del ricorrente 1 ai sensi dell'art. 48 cpv. 1 PA è senz'altro data. Nella misura in cui le immissioni dell'aeroporto di Lugano-Agno, peraltro anche situato in parte sul territorio del Comune di Agno, possono sicuramente essere percepite da almeno una parte dei suoi abitanti, il ricorrente 1 - in qualità di collettività pubblica che ha partecipato alla procedura d'approvazione presentando tempestiva opposizione al progetto, qui destinataria della decisione impugnata - risulta infatti legittimato a ricorrere (cfr. sentenze del TAF A-6508/2012 del 12 marzo 2014 consid. 1.2; A-194/2008 del 14 dicembre 2011 consid. 2.2).

E. 1.2.3

Pacifica è altresì la legittimazione ricorsuale del ricorrente 2 ai sensi dell'art. 48 cpv. 1 PA. In qualità di proprietario della particella n. ***2 RFD del Comune di X. _____ confinante con particella n. ***1 RFD del Comune di X. _____ su cui è prevista la costruzione dei nuovi hangar, nonché delle particelle n. ***4 e n.***5 RFD del Comune di X. _____ ubicate in prossimità dell'aeroporto di Lugano-Agno, il ricorrente 2 - che ha partecipato alla procedura d'approvazione presentando tempestiva opposizione al progetto, qui destinatario della decisione impugnata - ha infatti un interesse degno di protezione a che la decisione impugnata venga qui annullata.

E. 1.3

Entrambi i ricorsi sono poi stati interposti tempestivamente (cfr. art. 20 segg., art. 50 PA), nel rispetto delle esigenze di forma e di contenuto previste dalla legge (cfr. art. 52 PA). Essi sono dunque ricevibile in ordine e vanno pertanto esaminati nel merito.

E. 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, op. cit., n. 2.149).

E. 2.2

Nell'ambito delle 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; sentenze del TAF A-3197/2014 del 22 febbraio 2016 consid. 2.2; 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. sentenze del TAF A-3858/2016 del 21 giugno 2017 consid. 2.2; 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. sentenze del TAF A-3197/2014 del 22 febbraio 2016 consid. 2.2; 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. sentenze del TAF A-3858/2016 del 21 giugno 2017 consid. 2.2; A-194/2008 del 14 dicembre 2011 consid. 3 con rinvii).

E. 2.3

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

E. 3

Entrambi i ricorrenti ritengono innanzitutto che la decisione impugnata sarebbe carente sotto vari aspetti dal punto di vista della motivazione, nella misura in cui l'autorità inferiore non avrebbe preso puntualmente posizione su tutte le censure da essi sollevate con opposizione circa i costi esorbitanti del progetto, l'assenza di un accesso sufficiente ai nuovi hangar o l'aumento considerevole del traffico causato dalla loro costruzione e da quella dei nuovi 20 posteggi (cfr. ricorso 4 febbraio 2016, pag. 14; ricorso 2 febbraio 2016, punti n. 12.2 segg.)

E. 3.1

Il diritto di essere sentito è una garanzia di natura formale, la cui violazione implica, di principio, l'annullamento della decisione resa dall'autorità, indipendentemente dalle possibilità di successo del ricorso nel merito (cfr. DTF 132 V 387 consid. 5.1 con rinvii; DTAF 2009/36 consid. 7). Tale doglianza deve quindi essere esaminata prioritariamente dall'autorità di ricorso (cfr. DTF 127 V 431 consid. 3d/aa; 124 I 49 consid. 1). Detto diritto, sancito dall'art. 29 cpv. 2 Cost., garantisce all'interessato il diritto di esprimersi prima che sia resa una decisione sfavorevole nei suoi confronti (cfr. artt. 29 e 30 PA), il diritto di prendere visione dell'incarto (cfr. art. 26 PA), 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. artt. 18 e 29 PA), nonché di ottenere una decisione motivata (cfr. art. 35 PA; DTF 142 III 48 consid. 4.1.1 con rinvii; 135 II 286 consid. 5.1 con rinvii; sentenze del TF 4A_35/2010 del 19 maggio 2010; 8C_321/2009 del 9 settembre 2009;

sentenze del TAF A-5508/2015 del 10 maggio 2017 consid. 2.3.1; A-7094/2010 del 21 gennaio 2011 consid. 3.2 con rinvii; Thierry Tanquerel, Manuel de droit administratif, 2011, n. 1528 segg.). 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, 2002, n. 483 seg. con rinvii). A titolo eccezionale, la violazione del diritto di essere sentito può essere sanata nella procedura di ricorso, se i motivi determinanti sono stati adottati in risposta dall'autorità, se il ricorrente ha potuto commentarli in un successivo memoriale e, soprattutto, se il potere d'esame della giurisdizione competente non è più ristretto di quello dell'istanza inferiore (cfr. sentenza del TF 1C_104/2010 del 29 aprile 2010 consid. 2.1; DTF 133 I 201 consid. 2.2; [tra le tante] sentenza del TAF A-1876/2013 del 6 gennaio 2015 consid. 3.5 con rinvii).

E. 3.2

In concreto, la questione a sapere se la decisione impugnata vada considerata carente dal punto di vista della motivazione può rimanere qui aperta, in quanto - quand'anche detta censura dovesse avverarsi fondata - la stessa andrebbe comunque considerata come sanata in sede ricorsuale. In effetti, nella propria presa di posizione del 22 marzo 2016 l'autorità inferiore ha completato la motivazione della propria decisione d'approvazione dei piani, pronunciandosi espressamente sulle censure sollevate dai ricorrenti, i quali hanno a loro volta avuto modo di esprimersi a più riprese al riguardo, la prima volta nel loro gravame, successivamente nelle rispettive prese di posizione e osservazioni finali, come pure in occasione del sopralluogo del 20 giugno 2017. Su dette questioni, lo scrivente Tribunale - che dispone del medesimo potere d'apprezzamento dell'autorità inferiore, perlomeno per quanto concerne le censure su cui quest'ultima non si sarebbe espressa in maniera adeguata (cfr. consid. 2.2 del presente giudizio) -, avrà poi l'occasione di statuire esaustivamente nell'ambito del presente giudizio (cfr. consid. 5 segg. del presente giudizio). In tali condizioni, la censura dei ricorrenti non può che essere qui respinta.

E. 4

In concreto, oggetto del litigio è l'approvazione dei piani relativi alla costruzione di due nuovi hangar, ossia di due impianti aeroportuali. Prima di entrare nel merito delle censure materiali dei ricorrenti, il Tribunale richiamerà pertanto i principi qui applicabili (cfr. consid. 4.1-4.2 del presente giudizio), esaminando nel contempo se l'incarto è completo ai fini del giudizio (cfr. consid. 4.3 del presente giudizio).

E. 4.1

In virtù dei principi di coordinamento istituiti con l'entrata in vigore il 1° gennaio 2000 della legge federale del 18 giugno 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani (LCoord, RU 1999 3071), l'autorità d'approvazione dei piani, in qualità di autorità unica, controlla il rispetto della legislazione federale pertinente nel suo insieme, mediante in particolare la consultazione delle autorità specializzate normalmente competenti per applicare le legislazioni particolari - e numerose - che possono essere applicabili ai progetti d'infrastrutture. Essa decide non solo sulla compatibilità del progetto alla legislazione federale, ma pure sull'espropriazione. Per contro, la determinazione dell'indennità per espropriazione formale spetta alla Commissione federale di stima del

circondario competente (cfr. Messaggio del 25 febbraio 1998 concernente la legge federale sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, FF 1998 II 2029, 2038 [di seguito: Messaggio LCoord]; cfr. parimenti sentenze del TAF A-3197/2014 del 22 febbraio 2016 consid. 3.1; A-6547/2011 del 22 ottobre 2013 consid. 3.3; A-4988/2010 del 16 novembre 2011 consid. 3.3).

E. 4.2

La procedura d'approvazione dei piani relativi ad un impianto dell'aerodromo è disciplinata dagli artt. 37 segg. LNA, nonché dall'ordinanza del 23 novembre 1994 sull'infrastruttura aeronautica (OSIA, RS 748.131.1). 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. Giusta l'art. 2 lett. e OSIA, sono altresì considerati impianti dell'aerodromo le costruzioni e gli impianti che, dal punto di vista geografico e funzionale, fanno parte di un aerodromo e servono al raggiungimento delle sue finalità secondo il PSIA. L'autorità competente per rilasciare tale approvazione è il DATEC quando si tratta dei piani concernenti un aeroporto (cfr. art. 37 cpv. 2 lett. a LNA). Con l'approvazione dei piani sono rilasciate tutte le autorizzazioni necessarie secondo il diritto federale (cfr. art. 37 cpv. 3 LNA). In tale contesto, in virtù dell'art. 27d cpv. 1 OSIA, l'autorità d'approvazione deve in particolare verificare se il progetto è conforme agli obiettivi e alle esigenze del PSIA e se soddisfa le esigenze del diritto federale, segnatamente le esigenze specifiche e tecniche della navigazione aerea nonché quelle legate alla pianificazione del territorio e alla protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio. Non è tuttavia necessaria alcuna autorizzazione o piano del diritto cantonale. Va tenuto conto del diritto cantonale per quanto esso non limiti in modo sproporzionato la costruzione e l'esercizio dell'aerodromo (cfr. art. 37 cpv. 4 LNA; art. 27d cpv. 2 OSIA). Di fatto, con decisione d'approvazione dei piani, il DATEC non fa che approvare i piani che raffigurano il progetto oggetto della decisione e che dapprima sono stati sottoposti all'esposizione pubblica, accompagnati dai documenti che devono consentire il controllo dei vari punti elencati all'art. 27e OSIA (cfr. pure artt. 37b e 37d cpv. 2 LNA). In tale contesto, il DATEC deve in particolare esaminare la compatibilità del progetto dal punto di vista ambientale, disponendo - laddove ciò sia richiesto dalla legge - uno studio d'impatto ambientale, consegnato in un RIA ai sensi dell'art. 10a segg. della legge federale del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente (LPAmb, RS 814.01), in combinato disposto con gli artt. 1 segg. dell'ordinanza del 19 ottobre 1988 concernente l'esame dell'impatto ambientale (OEIA, RS 814.011).

E. 4.3

Con decisione 30 dicembre 2015, il DATEC ha approvato i piani relativi alla costruzione di due nuovi hangar all'interno del perimetro PSIA dell'aeroporto di Lugano-Agno, conformemente alla procedura ordinaria di cui agli artt. 37 segg. LNA. Poiché il progetto non comporta un ampliamento o un cambiamento d'esercizio ai sensi dell'art. 2 OEIA, lo stesso - così come giustamente rilevato dall'autorità inferiore - non necessita di principio uno studio di impatto ambientale. La controparte ha comunque provveduto all'allestimento di un RIA nella forma di un'indagine preliminare datata 13 maggio 2014 (cfr. atto n. 1h dell'incarto prodotto dall'autorità inferiore [di seguito: inc. DATEC]) a comprova del rispetto delle prescrizioni in materia di protezione dell'ambiente, del paesaggio e della natura. Il RIA è poi stato completato su richiesta delle competenti autorità cantonali e

federali, con complemento 13 gennaio 2015 (cfr. atto n. 24a dell'inc. DATEC) e complemento atti nr. 2 del mese di febbraio 2015 (cfr. atto n. 25 dell'inc. DATEC). Sia le autorità cantonali che quelle specializzate della Confederazione sono state debitamente consultate dall'autorità inferiore circa la conformità del progetto. Tenuto conto anche degli accertamenti esperiti dal Tribunale durante il sopralluogo del 20 giugno 2017 alla presenta di tutte le parti, l'incarto risulta pertanto completo e sufficiente ai fini del presente giudizio.

E. 5.1

Entrambi i ricorrenti ritengono che il progetto in esame si porrebbe chiaramente in contrasto sotto vari aspetti con gli obiettivi e le esigenze del vigente PSIA, nella misura in cui non rispetterebbe i contenuti della concessione quadro del 16 settembre 1996 relativi alle infrastrutture aeroportuali previste per lo sviluppo dell'aeroporto (ossia, con riferimento al perimetro aeroportuale, alle specifiche infrastrutture previste per l'ampliamento dell'aeroporto all'interno dello stesso e all'ammissibilità di opere provvisorie), espressamente ripresi nella scheda di coordinamento del PSIA relativa all'aeroporto di Lugano-Agno, Parte III C/3a. serie, TI-1. A mente del ricorrente 1, per effetto della trasposizione della concessione quadro nella predetta scheda di coordinamento senza alcuna limitazione temporale né altra condizione, la stessa sarebbe tutt'ora valida e qui applicabile, sicché la costruzione dei due nuovi hangar provvisori contrari al PSIA non sarebbe possibile (cfr. ricorso 2 febbraio 2016, punti 11.1-11.10). Dal canto suo, il ricorrente 2 ritiene che non si potrebbe prescindere dal prendere in considerazione il divieto di costruire impianti provvisori contenuto nella concessione quadro, al solo motivo che il suo termine di validità di 15 anni sarebbe attualmente scaduto, così come invece ritenuto dal DATEC. Il progetto metterebbe in particolare a repentaglio gli sforzi sinora intrapresi nel solco degli intenti insiti del Masterplan e nello PSIA. Trattandosi di nuove strutture provvisorie e dunque solo temporanee, esse costituirebbero senza dubbio un elemento di disturbo nell'ambito dello studio in atto per la ridefinizione completa dello scalo di Agno. La costruzione dei nuovi hangar provvisori ritarderebbero infatti in necessari studi pianificatori per l'estensione dello scalo di Lugano-Agno (cfr. ricorso 4 febbraio 2016, pag. 5 segg.). Ciò indicato, entrambi i ricorrenti ritengono che invero - tenuto conto della loro struttura e dei materiali utilizzati per costruirli - non si tratterebbero di impianti provvisori, bensì di impianti definitivi (cfr. ricorso 2 febbraio 2016, punti 11.1-11.10; cfr. ricorso 4 febbraio 2016, pag. 6).

E. 5.2

In proposito, l'autorità inferiore ha precisato di non aver tenuto conto delle prescrizioni in materia di edifici provvisori contenuti nella concessione quadro del 16 settembre 1996, in quanto la stessa sarebbe divenuta inapplicabile con lo scadere del suo termine di validità di 15 anni. Per questo motivo, essa ha esaminato la conformità del progetto al solo vigente PSIA (cfr. presa di posizione del 22 marzo 2016, consid. 3.1; decisione impugnata, consid. 2.3). Dal canto suo, la controparte - che condivide quanto sancito dall'autorità inferiore circa la decadenza della concessione quadro (cfr. risposta del 21 marzo 2016, punti n. 2.1-2.5) - sottolinea che il progetto approvato concernerebbe invero degli impianti definitivi conformi all'attuale PSIA. Le nuove strutture sarebbero infatti facilmente smontabili e rimontabili, sicché non pregiudicherebbero in alcun modo lo sviluppo futuro dell'aeroporto (cfr. risposta del 21 marzo 2016, punto n. 2.6).

E. 5.3

Al riguardo, lo scrivente Tribunale rileva quanto segue. Da quanto precede risulta chiaramente che, se tutte le parti concordano con il fatto che il progetto debba essere conforme al PSIA, le stesse si trovano tuttavia in disaccordo circa il suo contenuto. In tale contesto, occorre dunque dapprima determinare il contenuto del PSIA qui pertinente.

E. 5.3.1

Giusta l'art. 13 della legge federale del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (LPT, RS 700), la Confederazione elabora i fondamenti per poter adempiere i suoi compiti d'incidenza territoriale; essa definisce le concezioni e i piani settoriali necessari e li coordina tra di loro. Conformemente agli artt. 14 segg. dell'ordinanza del 28 giugno 2000 sulla pianificazione del territorio (OPT, RS 700.1), i piani settoriali devono definire come la Confederazione intende fare uso del suo apprezzamento in materia di pianificazione, segnatamente quali sono gli obiettivi specifici che persegue e come intende coordinarli e conciliarli con gli obiettivi dell'ordinamento del territorio e secondo quali priorità, in che modo e con quali mezzi vanno attuati i compiti della Confederazione a livello territoriale. L'art. 15 OPT definisce le esigenze formali e materiali di un piano settoriale (cfr. sentenza del TAF A-3283/2012 del 17 dicembre 2015 consid. 4.3.1). I piani settoriali della Confederazione sono elaborati in stretta collaborazione con i Cantoni, i Comuni e con la partecipazione della popolazione (cfr. art. 4 cpv. 2 LPT; artt. 17 - 19 OPT); questa procedura di consultazione non comporta tuttavia alcun rimedio giuridico contro il piano settoriale (cfr. sentenza del TF 1A.64/2003 dell'8 luglio 2003 consid. 6.1.3): il piano settoriale - quale strumento di pianificazione della Confederazione - è infatti giuridicamente vincolante unicamente per le autorità, gli organismi e le persone di diritto pubblico o privato che non appartengono all'Amministrazione federale sempreché siano affidati loro compiti pubblici (cfr. art. 22 LPT; art. 22 OPT). I privati toccati da una decisione di esecuzione di un piano settoriale adottato dal Consiglio federale (cfr. art. 21 cpv. 1 OPT) non possono pertanto che impugnare la predetta decisione, ma non il piano settoriale in quanto tale (cfr. DTF 139 II 499 consid. 4.1; sentenze del TF 1E.8/2006 del 18 ottobre 2006 consid. 5.1; 1A.64/2003 dell'8 luglio 2003 consid. 6.1.3; A1.226/2002 dell'8 aprile 2003 consid. 4.1; [tra le tante] sentenze del TAF A-3283/2012 del 17 dicembre 2015 consid. 4.3.1; A-5374/2010 del 15 agosto 2012 consid. 8.7; A-2081/2006 del 17 dicembre 2007 consid. 6.2.2; Zen-Ruffinen/Guy-Ecabert, *Aménagement du territoire, construction, expropriation*, 2001, pag. 96 segg.).

E. 5.3.2

In materia di impianti aeroportuali, giusta l'art. 3a OSIA, il PSIA stabilisce in modo vincolante per le autorità gli obiettivi e le esigenze relative all'infrastruttura dell'aviazione civile. Esso definisce, per ogni installazione aeronautica che serve all'esercizio civile di aeromobili, in particolare l'obiettivo, l'area richiesta, le grandi linee di utilizzo, le infrastrutture e le condizioni d'esercizio generali. Descrive inoltre i suoi effetti sulla pianificazione del territorio e sull'ambiente. In virtù dell'art. 27d cpv. 1 OSIA, l'autorità d'approvazione deve verificare se i progetti di impianti aeroportuali sono conformi agli obiettivi e alle esigenze del PSIA. In concreto, determinanti sono la parte concettuale del PSIA approvato dal Consiglio federale il 18 ottobre 2000 - comprendente una panoramica generale e le linee guida strategiche per una pianificazione e uno sviluppo coordinati dell'infrastruttura, nonché una strategia su cui basare le decisioni relative ai singoli impianti - e soprattutto la scheda di coordinamento PSIA Parte IIIC/3a serie, TI-1 concernente l'aeroporto di Lugano-Agno, approvata dal Consiglio federale il 18 agosto 2004, la quale

rinvia su più punti al contenuto della concessione quadro del 19 settembre 1996 e della concessione d'esercizio del 19 settembre 1996.

E. 5.3.3

La concessione quadro del 19 settembre 1996 - valida per una durata di 15 anni - determina il perimetro di pianificazione (comprensorio dell'aerodromo) con i settori di pianificazione nonché i progetti di costruzione, secondo il piano dei settori di pianificazione. I progetti di costruzione originariamente previsti dalla concessione quadro erano i seguenti: un aerostazione per 700'000 passeggeri all'anno, degli impianti per 10 tonnellate di merci al giorno, delle superfici di parcheggio per aeromobili, adeguate al traffico passeggeri e al traffico merci, degli edifici per i servizi dell'aeroporto, un autosilo con al massimo 500 parcheggi, una nuova via di rullaggio alle due estremità della pista, lo spostamento del canale Barboi, un accesso nord e potenziamento dei collegamenti stradali a sud (via Fausto Coppi; cfr. concessione quadro del 16 settembre 1996, punto n. 2.1.2). La concessione d'esercizio del 19 settembre 1996 - la cui validità è di 30 anni - consente invece la gestione a scopo commerciale dell'aeroporto, nonché la riscossione di tasse aeroportuali, da parte della Città di Lugano. Le due predette concessioni - entrambe impugnate da diversi enti pubblici e da privati - sono poi state in buona sostanza confermate dal Tribunale federale con sentenza del 15 novembre 1999 (parzialmente pubblicata in: DTF 125 II 643; sentenza del TAF A-1802/2013 del 6 novembre 2013 sub lett. B.a e B.b). Per effetto di dette concessioni, l'aerodromo di Lugano-Agno è diventato un aerodromo pubblico (cfr. DTF 125 II 643 consid. 5a). Nel contempo è altresì stato approvato il regolamento d'esercizio del 16 settembre 1996.

E. 5.3.4

In merito alla natura della concessione quadro del 16 settembre 1996 - che in sostanza riveste lo stesso ruolo dell'attuale scheda di coordinamento PSIA - il Tribunale federale ha precisato che si tratta una « decisione preliminare secondo la legislazione edilizia » per « importanti programmi edilizi relativi agli aeroporti ». Tale concessione « può definire segnatamente l'utilizzazione prevista, l'urbanizzazione dei terreni destinati ad essere edificati, l'ubicazione e la configurazione esterna dei singoli progetti nonché il loro inserimento nel paesaggio » (cfr. DTF 125 II 643 consid. 5b). Lo strumento della concessione quadro era stato introdotto nella legislazione federale con l'entrata in vigore dell'OSIA al 1° gennaio 1995. La LNA non menzionava tuttavia questa fase preliminare che precede la concessione edilizia; la giurisprudenza ha nondimeno ammesso la conformità alla legge delle disposizioni dell'ordinanza che hanno istituito la concessione quadro (cfr. DTF 125 II 643 consid. 5b; 124 II 293 consid. 10b). Con il rilascio di una concessione quadro la costruzione dei differenti impianti del programma d'ampliamento dell'aeroporto non è ancora autorizzata; perché lo sia, occorre che il DATEC rilasci una concessione edilizia per ognuno degli impianti previsti (cfr. DTF 125 II 643 consid. 5b).

E. 5.3.5

L'attuazione della concessione quadro del 16 settembre 1996 non costituisce tuttavia un vincolo immediato per l'esercente dell'aeroporto. Al riguardo, il Tribunale federale ha già avuto modo di sancire che, per il potenziamento rispettivamente la realizzazione degli impianti previsti nella concessione quadro, il termine per presentare una domanda di concessione è infatti costituito dal raggiungimento di un volume annuo di 500'000 passeggeri (cfr. concessione quadro del 16 settembre 1996, punto n. 5.3.1; DTF 125 II 643

sub lett. C);). Orbene, questa condizione non si è finora mai avverata. Proprio in proposito, una consultazione delle statistiche reperibili sul sito internet dello scalo luganese consente in effetti di constatare che il numero di 500'000 passeggeri annui non era di gran lunga raggiunto al momento della decisione impugnata e neppure risulta mai essere stato raggiunto in passato. In particolare, dal rapporto di gestione 2016 i passeggeri si attestavano a quel tempo unicamente a una cifra di circa 176'698 all'anno (cfr. rapporto di gestione 2016, pag. 17 in: < www.luganoairport.ch > Società > profilo > documenti > rapporto di gestione 2016 > [consultato il 24.10.2017]).

E. 5.3.6

Benché la concessione quadro del 19 settembre 1996 sia di per sé decaduta come giustamente rilevato dall'autorità inferiore, la scheda di coordinamento PSIA Parte IIIC/3a serie, TI-1 dell'aeroporto di Lugano-Agno riprende tutt'ora espressamente, per lo meno in termini generali, i concetti base dello sviluppo aeroportuale ivi contenuti, segnatamente per quanto concerne il perimetro dell'aeroporto, gli accessi, il suo ampliamento, le strutture provvisorie, ecc.: « [...] La funzione e lo sviluppo dell'esercizio in vista dell'ampliamento dell'aerodromo secondo la concessione quadro sono coordinati con gli obiettivi del Piano direttore cantonale. Le previsioni del traffico aereo riportate nella concessione di esercizio (38'000 movimenti/ 700'000 passeggeri) corrispondono a questi obiettivi generali di sviluppo. Attualmente, sotto la direzione del Dipartimento del territorio, si sta elaborando un « Rapporto sulle prospettive ». Lo scopo di questo rapporto è di analizzare lo sviluppo del settore dell'aviazione nell'ambito della pianificazione cantonale del territorio (revisione del Piano Direttore cantonale del 1990) [...]. [...] L'infrastruttura, il perimetro e l'esercizio dell'aerodromo secondo concessione quadro e la concessione di esercizio sono coordinati con le esigenze di utilizzazione e di protezione circostanti. Restanti problemi in relazione alle utilizzazioni circostanti sono indicati nel verbale di coordinazione e sono da risolvere a livello cantonale. La procedura per la costruzione di edifici provvisori è stata regolata congiuntamente ai Comuni d'ubicazione. L'esercente intende allungare la pista a ca. 1'600 m. Questo ampliamento non è ancora stato coordinato. Con l'allungamento della pista si terrà conto del previsto sviluppo dei velivoli impiegati nel traffico aereo regionale e delle nuove norme internazionali (JAR OPS). Le condizioni di esercizio fissate nella concessione rimangono tuttavia invariate (38'000 movimenti / 700'000 passeggeri). Gli accertamenti tecnici sinora svolti privilegiano una soluzione con un allungamento della pista sia verso nord che verso sud. Una piccola parte dell'ampliamento della pista verso nord può essere realizzata all'interno del perimetro esistente. Affinché si possa realizzare l'intero ampliamento verso nord, occorre tuttavia spostare la strada a nord dell'aerodromo. Inoltre, verso sud è possibile ampliare la pista solo se si sposta il tracciato della strada cantonale esistente. Nel Piano dei trasporti del Luganese (PTL), ciò è previsto con la realizzazione della circonvallazione di Agno e Bioggio. La relativa Scheda del Piano Direttore cantonale (12.23.2.5) è stata inoltrata alla Confederazione per l'esame di merito volto alla sua approvazione. [...] [...] Il perimetro dell'aerodromo delimita il comprensorio necessario per l'esercizio approvato secondo la concessione quadro per l'ampliamento dell'aeroporto (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). Gli edifici provvisori che non soddisfano la concessione quadro sono ammessi solo in motivati casi eccezionali. Essi devono essere necessari per il mantenimento dell'esercizio e non devono ostacolare l'ampliamento degli impianti aeroportuali secondo la concessione quadro. Queste costruzioni devono adempiere i criteri concordati tra i Comuni di ubicazione e l'esercente dell'aerodromo. Per poter far fronte al previsto sviluppo dei velivoli impiegati nel traffico regionale, occorre dal punto di

vista tecnico allungare la pista. Questo ampliamento richiede ancora un coordinamento a livello di pianificazione del territorio con le utilizzazioni circostanti [...] ». La predetta scheda di coordinamento PSIA non è infatti ancora stata aggiornata. In tali circostanze, il quadro giuridico applicabile all'aeroporto di Lugano-Agno non risulta qui facilmente determinabile e neppure privo di lacune, ciò che potrebbe potenzialmente dare adito a confusione. Di fatto, nel presente contesto si pone dunque la questione primordiale a sapere se, per effetto del rinvio contenuto nella scheda di coordinamento PSIA, la concessione quadro del 19 settembre 1996 sia tutt'ora applicabile o meno alle attuali procedure d'approvazione dei piani.

E. 5.3.7

Senonché tale questione può qui rimanere aperta. A mente dello scrivente Tribunale, nella misura in cui la predetta scheda di coordinamento PSIA riprende espressamente alcuni elementi della visione di sviluppo aeroportuale contenuta in detta concessione quadro, si deve infatti partire dal presupposto che perlomeno detti elementi contenuti nello stesso PSIA siano tutt'ora qui applicabili. D'altro canto, quand'anche si ipotizzasse l'applicazione della concessione quadro del 16 settembre 1996, si dovrebbe comunque constatare che non sussistono tutt'ora i presupposti per la sua attuazione. Come visto, il presupposto di 500'000 passeggeri richiesto per la sua attuazione non è mai stato raggiunto dallo scalo luganese, sicché il progetto in esame non può in ogni caso essere considerato come un atto di attuazione dell'ampliamento dell'aeroporto di Lugano-Agno ivi contenuto (cfr. consid. 5.3.5 del presente giudizio). Detta concessione quadro non si oppone in ogni caso alla realizzazione di edifici provvisori. Quand'anche gli edifici provvisori fossero contrari alla concessione quadro, il PSIA indica che gli stessi « [...] devono essere necessari per il mantenimento dell'esercizio e non devono ostacolare l'ampliamento degli impianti aeroportuali [...] ». Certo, il PSIA parla anche di criteri stabiliti dai Comuni di ubicazione dell'aeroporto e il suo esercente. Tuttavia, nulla agli atti lascia pensare che tali criteri esistano, tant'è che neppure i ricorrenti o la controparte ne hanno apportato la prova. In tale contesto, determinante è quanto indicato nel PSIA.

E. 5.4

Stabilito il quadro giuridico applicabile, occorre ora esaminare il progetto in questione. Come visto, il progetto prevede la costruzione di due nuovi hangar in sostituzione di quelli esistenti all'interno del perimetro dell'aeroporto, con spostamento dei locali dei pompieri, della dogana e della Cargo Logic, per lo stazionamento dei velivoli. Non si tratta di un progetto che attua la concessione quadro del 19 settembre 1996 e tanto meno di un progetto che amplia le strutture aeroportuali ai sensi del PSIA, lo stesso andando a sostituire delle strutture esistenti. La realizzazione delle nuove strutture non produrrà poi alcuna modifica del volume e della tipologia del traffico aereo in circolazione, ma permetterà unicamente di aumentare la capacità di parcheggio dei velivoli. Ciò premesso, da un esame della documentazione agli atti, risulta chiaramente che detti hangar - contrariamente a quanto indicato dalla controparte - non possono essere qualificati di edifici definitivi, bensì unicamente di edifici a carattere temporaneo. In particolare, nella premessa della relazione tecnica del 18 aprile 2014 (cfr. atto n. 1c dell'inc. DATEC, pag. 2), viene espressamente precisato che il progetto: « [...] comprende l'edificazione di strutture necessarie all'attività dell'aeroporto di Lugano Agno. I vari elementi costruttivi potranno essere smontati, spostati e rimontati in altro loco. Il tipo di costruzione previsto permette al committente di essere molto elastico in funzione delle necessità del momento [...] ». Circa i materiali usati per la

costruzione dei due hangar, la perizia tecnica precisa che (cfr. atto n. 1c dell'inc. DATEC, pag. 3): « [...] Trattandosi di manufatti precari si è optato per l'utilizzo di materiali che potranno in futuro essere smontati e riciclati. La particolare struttura dell'aviorimesse permette un eventuale smontaggio e/o spostamento in altro luogo [...] ». In merito alla sua conformità con il PSIA, la perizia tecnica sottolinea inoltre che (cfr. atto n. 1c dell'inc. DATEC, pag. 9): « [...] L'uso di strutture prefabbricate e di facile smontaggio/rimontaggio per i fabbricati previsti nel progetto permetterà di rivedere e/o riposizionare almeno parte degli spazi (in particolare gli hangar) senza quindi pregiudicare un futuro ordinato sviluppo secondo il "Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA)" e scheda relativa all'aerodromo regionale di Lugano-Agno ed al Masterplan [...] ». Il concetto di strutture facilmente montabili/smontabili viene ripreso dallo stesso RIA del 13 maggio 2014, ove viene precisato che (cfr. atto n. 1h dell'inc. DATEC, pag. 2): « [...] il progetto prevede l'edificazione di vari elementi [...] che potranno essere smontati, spostati e rimontati in altro loco. Il tipo di costruzione previsto permette una grande elasticità in funzione delle necessità del momento [...] ». In tali circostanze, vi sono validi motivi di ritenere che qualora dovesse essere deciso un ampliamento dell'aeroporto, dette strutture non saranno di alcun ostacolo a quest'ultimo, potendo per l'appunto essere verosimilmente montate e smontate senza comportare problemi tecnici insormontabili. Tenuto altresì conto della loro funzione di mero stazionamento dei velivoli, si può dunque partire dal presupposto che si tratta di elementi che non pregiudicheranno in alcun modo lo sviluppo futuro degli impianti aeroportuali. Il progetto risulta pertanto conforme al PSIA. Anche ammettendo un'ipotetica applicabilità della concessione quadro del 16 settembre 1996, in presenza di strutture provvisorie o perlomeno temporanee, il progetto andrebbe comunque considerato come attuabile. Per tali motivi, le censure sollevate dai ricorrenti su questo punto vanno respinte.

E. 6

Il ricorrente 2 contesta il progetto dal punto di vista della sua sostenibilità economica, nella misura comporterebbe degli ingenti costi preventivati a 5 milioni di franchi a carico della Città di Lugano, quale azionista della controparte, per la realizzazione di strutture soltanto provvisorie allo scopo di rimessaggio dei velivoli, allorquando dette strutture sarebbero già esistenti nell'aeroporto. Di fatto mancherebbero semmai dei locali e spazi dedicati alla manutenzione dei velivoli. Sulla motivazione del progetto, il DATEC non si sarebbe minimamente confrontato con la sua contestazione (cfr. ricorso 4 febbraio 2016, pag. 3 segg.). Senonché tale censura non è qui di alcun rilievo, nella misura in cui l'aspetto economico del progetto, segnatamente l'opportunità o meno di realizzare un'opera soltanto provvisoria dai costi importanti, è qui irrilevante ai fini della sua approvazione, così come giustamente sottolineato dall'autorità inferiore (cfr. presa di posizione 22 marzo 2016, consid. 3.2). Non sta infatti al Tribunale e neppure all'autorità d'approvazione dei piani giudicare dell'opportunità economica di procedere alla costruzione di un determinato progetto di impianto aeroportuale piuttosto che di un altro. A dette istanze incombe unicamente il compito di sincerarsi della compatibilità del progetto con il PSIA e il diritto federale pertinente (cfr. consid. 4.2 del presente giudizio). Quand'anche la Città di Lugano dovesse utilizzare impropriamente le proprie risorse finanziarie - critica che né l'autorità inferiore, né lo scrivente Tribunale muove in nessun modo nel caso concreto - ciò non violerebbe comunque il diritto federale e non costituirebbe di certo un valido motivo per negare l'approvazione dei piani. Per tale motivo, la censura del ricorrente 2 va qui respinta.

E. 7.1

Entrambi i ricorrenti contestano altresì il progetto, in quanto ritengono che difetterebbe una sufficiente urbanizzazione, non sussistendo un sufficiente accesso contrariamente a quanto prescritto dal diritto federale per il rilascio della licenza edilizia (cfr. art. 19 cpv. 1 LPT e art. 22 cpv. 2 lett. b LPT; art. 27d cpv. 1 lett. b OSIA). A mente del ricorrente 1, la via Aeroporto non costituirebbe un accesso adeguato ad accogliere il traffico connesso con le infrastrutture del progetto in esame per motivi di viabilità e di sicurezza del traffico, questione che l'autorità inferiore non avrebbe a torto esaminato. La via Aeroporto corrisponderebbe infatti ad una strada di quartiere che servirebbe un comparto abitativo ed avrebbe un calibro ridotto e con ostacoli architettonici (file di alberi, assenza di marciapiedi per i pedoni, presenza di un parco giochi tra l'area aeroportuale e l'incrocio con via Pestariso, ecc.), tali da non permettere neppure l'incrocio di veicoli che la percorrono in senso opposto o perlomeno rendere difficile il transito sulla stessa (cfr. ricorso 2 febbraio 1016, punti n. 12.1-12.3). Il ricorrente 1 sottolinea poi che la concessione quadro del 16 settembre 1996 prevedeva la realizzazione di un accesso alternativo verso nord, già disponibile in forma di pista sterrata e che potrebbe essere sistemato in maniera definitiva senza troppi problemi (cfr. ricorso 2 febbraio 1016, punto n. 12.3 in fine). Dal canto suo, il ricorrente 2 si oppone all'utilizzo a sud della via Aeroporto da parte dei passeggeri, tale ingresso essendo riservato solo alle merci e ai dipendenti dello scalo. Di diverso avviso rispetto al ricorrente 1, egli si oppone tuttavia ad un ipotetico utilizzo dell'accesso verso nord attraverso la strada sterrata ivi presente, sottolineando che, a tenore della concessione d'esercizio del 16 settembre 1996, per gli utenti dello scalo l'unico accesso consentito sarebbe dalla via Fausto Coppi (cfr. ricorso 4 febbraio 2016, pag. 10 segg.). Entrambi i ricorrenti ritengono inoltre che l'utilizzo della via Aeroporto comporterà un aumento notevole del traffico, circostanza che l'autorità inferiore non avrebbe né esaminato né considerato nella sua valutazione del progetto (cfr. ricorso 2 febbraio 1016, punto n. 12.4; ricorso 4 febbraio 2016, pag. 10 segg.).

E. 7.2

Al riguardo, lo scrivente Tribunale rileva quanto segue. La questione che qui si pone in rapporto all'accesso all'aeroporto dalla via Aeroporto, dalla via Fausto Coppi e/o dalla strada sterrata non è nuova né per lo scrivente Tribunale, né per le parti in causa, essendosi già posta in passato nell'ambito dell'approvazione della concessione quadro del 16 settembre 1996 e della concessione d'esercizio del 16 settembre 1996, confermate dall'Alta Corte (cfr. DTF 125 II 643). Sono infatti le due predette concessioni che - insieme alla scheda coordinamento PSIA del 18 agosto 2004, Parte IIIC/3a serie, TI-1 - regolano gli attuali accessi all'aeroporto e quelli futuri in rapporto ad un suo eventuale ampliamento.

E. 7.2.1

Attualmente, come giustamente rilevato da tutte le parti in causa, la concessione d'esercizio del 16 settembre 1996 prevede effettivamente che l'accesso per i passeggeri da e verso l'aeroporto di Lugano-Agno debba avvenire lungo il perimetro dell'aeroporto sulla via Fausto Coppi, a loro riservata. Nell'interesse dei vicini quartieri residenziali, l'accesso dalla via Aeroporto è infatti riservato al solo traffico merci e di servizio, così come i posteggi che si trovano in fondo a detta via. I passeggeri e gli altri utenti dell'aeroporto di Lugano-Agno devono utilizzare i parcheggi a loro disposizione lungo la via Fausto Coppi (cfr. concessione d'esercizio del 16 settembre 1996, punti n. 3.6.4 e 3.6.5). Il progetto in esame rispetta quanto prescritto in detta concessione, in quanto non comporta alcuna modifica degli accessi esistenti, né dal punto di vista del loro tracciato, né in rapporto ai loro utenti. I

20 posteggi, che verranno creati in sostituzione di quelli da smantellare, continueranno ad essere ad uso esclusivo dei dipendenti dell'aeroporto, attraverso la via Aeroporto. In altri termini, i passeggeri e gli altri utenti dell'aeroporto non avranno il diritto di utilizzare né i 20 posteggi, né l'accesso da via Aeroporto. Difatti, essi continueranno ad utilizzare l'accesso da via Fausto Coppi e i posteggi ivi ubicati, a loro riservati. La situazione viaria dello scalo di Lugano-Agno non subirà pertanto alcuna modifica, così come confermato nel RIA del 13 maggio 2014 (cfr. atto n. 1h dell'inc. DATEC, punto n. 4.3): « [...] il traffico veicolare in esercizio (utenza, fornitori, ecc.) non verrà modificato a livello di volume; l'unico cambiamento a cui si assisterà riguarda i tracciati utilizzati da una parte del personale per l'utilizzo dei 20 nuovi posteggi che verranno realizzati. I movimenti giornalieri medi stimati legati all'esercizio delle nuove infrastrutture equivalgono a ca. 10 movimenti/giornalieri per i veicoli leggeri (personale) e a 1 movimento/giornaliero per i veicoli pesanti (fornitori) [...] ».

Circa l'adeguatezza dell'accesso da via Aeroporto, in occasione del sopralluogo esperito il 20 giugno 2017 il Tribunale ha avuto modo di appurare di persona come detta strada sia circolabile unicamente ad una velocità massima di 30 km/h. Nonostante gli ostacoli ivi presenti, è comunque possibile incrociare due veicoli a passo d'uomo. Detta via d'accesso, che continuerà ad essere ad uso esclusivo del traffico merci e di servizio, verosimilmente non comporterà alcun problema dal punto di vista della sicurezza stradale (cfr. verbale del sopralluogo del 20 giugno 2017, pag. 12). Nelle circostanze attuali, l'accesso da via Aeroporto va pertanto considerato adeguato al suo uso attuale.

E. 7.2.2

Per quanto concerne invece un ipotetico utilizzo della strada sterrata a nord dell'aeroporto in alternativa all'accesso da sud attraverso la via Aeroporto, lo scrivente Tribunale rileva come lo stesso non entri di per sé in linea di conto, non essendo previsto dal progetto in esame e neppure attualmente attuabile. La questione della creazione di un accesso da nord non è di certo nuova: essa rientra infatti nei progetti di costruzione originariamente previsti dalla concessione quadro del 16 settembre 1996 (cfr. predetta concessione quadro, punto n. 2.1.2), la cui realizzazione è in discussione da più di 20 anni, ma mai concretizzata (cfr. verbale del sopralluogo del 20 giugno 2017, pag. 16). Certo, la stessa scheda di coordinamento PSIA del 18 agosto 2004, Parte IIIC/3a serie, TI-1 (cfr. predetta scheda, pag. 2), nel più ampio contesto del progetto di ampliamento dell'aeroporto verso nord, contempla lo spostamento della strada da nord dell'aerodromo conformemente a quanto previsto nel Piano dei trasporti del Luganese (TPL) con la realizzazione della circonvallazione di Agno e Bioggio. Tuttavia, come indicato dall'autorità inferiore, dal rilascio delle due concessioni, non sono stati ancora realizzati né la deviazione Agno-Bioggio, né il summenzionato collegamento da nord, previsto dalla concessione quadro 16 settembre 1996.

E. 7.2.3

Vero è anche che in occasione del sopralluogo esperito il 20 giugno 2017 il Tribunale ha potuto effettivamente constatare che tecnicamente una via d'accesso da nord di per sé esiste già, ma versa in uno stato che non ne permette un utilizzo adeguato. Si tratta infatti di una strada sterrata, ubicata appena dopo il parcheggio P5 in parte sul territorio del Comune di Bioggio e in parte su quello di Agno, sulla quale sono presenti numerosi buchi aventi un dislivello fino a 15 cm. Tale evenienza la rende poco praticabile e inutilizzabile dai veicoli bassi. Sulla stessa non è possibile incrociare due veicoli, nemmeno a passo d'uomo (cfr. verbale del sopralluogo del 20 giugno 2017, pag. 14). Tale circostanza non risulta tuttavia insormontabile. Come già rilevato dall'autorità inferiore (cfr. presa di posizione del 22

marzo 2017, consid. 3.3) nonché dimostrato dal ricorrente 1 con preventivo del 5 luglio 2017 della ditta B._____, con sede a Y._____, da lui prodotto il 7 agosto 2017, un ipotetico risanamento della strada sterrata a nord non solo risulta tecnicamente possibile, ma anche sostenibile dal punto di vista economico. La decisione circa la sua realizzazione o meno non spetta tuttavia al Tribunale e neppure all'autorità inferiore. L'eventuale concretizzazione di detto accesso da nord attraverso la strada sterrata è infatti di rilievo dei Comuni qui interessati, ossia i Comuni di Bioggio, di Agno e di Lugano. Spetterà semmai a loro, in collaborazione con l'aeroporto di Lugano-Agno, intraprendere i passi necessari per rendere adeguato l'accesso da nord.

E. 7.3

Visto quanto precede, tenuto conto della situazione attuale, si deve constatare che per il traffico merci e di servizio l'unica via d'accesso esistente ed adeguata all'aeroporto di Lugano-Agno è rappresentata dalla via Aeroporto. Al fine di evitare un aumento del traffico sulla via Aeroporto, l'autorità inferiore ha circoscritto espressamente l'utilizzo dei 20 posteggi e di detto accesso ai dipendenti dell'aeroporto. Così come concepito, il progetto non risulta contrario né al PSIA, né alle due concessioni del 16 settembre 1996. In definitiva, si deve pertanto ritenere che il progetto non pone alcun problema dal punto di vista degli accessi veicolari e dell'urbanizzazione, sicché le censure dei ricorrenti vanno qui respinte.

E. 8

Il ricorrente 1 ritiene poi che il progetto sarebbe in contrasto con le norme di diritto cantonale in materia di parcheggi, ossia gli artt. 51 segg. del regolamento del 20 dicembre 2011 della legge cantonale sullo sviluppo territoriale (RLst, RL 7.1.1.1.1), e con gli obiettivi e le esigenze del PSIA connessi con il trasporto pubblico, nella misura in cui l'autorità inferiore non avrebbe determinato il numero di parcheggi necessari sulla base della predetta normativa cantonale (cfr. ricorso 2 febbraio 1016, punti 13.1-13.5). Al riguardo lo scrivente Tribunale rileva quanto segue. Come visto, in virtù dell'art. 37 cpv. 4 LNA, va tenuto conto del diritto cantonale solo se esso non limita in modo sproporzionato la costruzione e l'esercizio di un aerodromo (cfr. consid. 4.2 del presente giudizio). Nel caso specifico, nel proprio parere del 21 aprile 2015 il Cantone Ticino - consultato in merito al predetto progetto - non ha sollevato alcun problema specifico in merito ai posteggi e ad una loro valutazione sulla base della RLst invocata dal ricorrente 1 (cfr. atto n. 26 dell'inc. DATEC). In tali circostanze, così come giustamente rilevato dall'autorità inferiore (cfr. presa di posizione del 22 marzo 2016, consid. 3.4), non vi è alcun motivo di approfondire ulteriormente la conformità del progetto al diritto cantonale, tale questione dovendo essere considerata come evasa. Ad ogni modo, il progetto non comporterà alcun aumento dei posteggi: i 20 posteggi che verranno creati andranno a sostituire i 20 posteggi ubicati in un altro punto e saranno a disposizione dei soli dipendenti dell'aeroporto; gli utenti dell'aeroporto continueranno ad utilizzare i posteggi a loro riservati in via Fausto Coppi. La costruzione dei 20 posteggi non avrà pertanto nessun impatto né sul traffico, né sul numero di utenti dei posteggi. Di fatto, la situazione rimarrà praticamente invariata, così come si evince dallo stesso RIA del 13 maggio 2014 (cfr. atto n. 1h dell'inc. DATEC, punto n. 4.3). Nella misura in cui il progetto risulta conforme al PSIA e al diritto federale, la censura del ricorrente 1 non può pertanto che essere respinta.

E. 9

Il ricorrente 2 solleva delle lacune nel progetto dal punto di vista strutturale, in quanto ritiene che il volume d'aria minimo disponibile nei due hangar per i collaboratori dell'aeroporto sarebbe insufficiente, tenuto conto delle dimensioni ridotte dei locali, segnatamente di quella degli spazi della dogana di soli 3.70 m² (cfr. ricorso 4 febbraio 2016, pag. 7 seg.). In proposito, lo scrivente Tribunale rileva quanto segue. Da un esame dei piani del progetto risulta effettivamente che negli spazi riservati alla dogana vi è un piccolo locale di soli 3.70 m² (cfr. atto n. 1j dell'inc. DATEC). Il ricorrente 2 dimentica tuttavia che tale piccolo locale è inglobato ad un locale più grande di ben 40.75 m² a disposizione della dogana, ciò che lascia pensare che si tratti invero di uno sgabuzzino o di un locale di servizio. Tale ipotesi trova peraltro conferma nelle spiegazioni fornite dalla controparte, la quale ha espressamente indicato che detto locale non è una postazione di lavoro ma solo di controllo, per cui i lavoratori si tratteranno solo pochi minuti per il disbrigo di talune pratiche. Questo piccolo locale è inoltre collegato con gli spazi adiacenti con degli sportelli/finestre (cfr. risposta del 21 marzo 2016, pag. 6). Analogo discorso vale per quanto concerne lo sportello di 3 m² ubicato negli uffici CLogic di 23.40 m². Tenuto conto di quanto precede, da un esame dei piani del progetto e delle dimensioni dei locali ivi indicate, il Tribunale non intravede pertanto alcun motivo per ritenere che vi sarebbe un problema a livello del volume d'aria disponibile per i dipendenti dei due nuovi hangar. La censura del ricorrente 2 non può pertanto che essere respinta.

E. 10.1

Il ricorrente 2 sostiene che il progetto - visto l'impatto incisivo della struttura aeroportuale tanto per dimensioni quanto per i differenti tipi di emissioni che sarebbe atta a generare - porrebbe problemi dal punto di vista della protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio, trattandosi di una soluzione transitoria non idonea a riorganizzare lo scalo di Agno in maniera appropriata, così come indicato anche dall'Ufficio del paesaggio e della natura (cfr. ricorso 4 febbraio 2016, pag. 8 seg.). In proposito, il Tribunale rivela quanto segue. Da un esame degli atti dell'incarto risulta che la problematica dell'impatto ambientale è stata esaminata in dettaglio durante la procedura d'approvazione dei piani, tant'è ch'essa è stata oggetto del RIA del 13 maggio 2014 nella forma di un'indagine preliminare (cfr. atto n. 1h dell'inc. DATEC) nonché di ulteriori studi, segnatamente in rapporto allo smaltimento delle acque e alle immissioni di rumore. Su richiesta delle autorità cantonali e federali, detto RIA è infatti stato aggiornato e rivisto con complemento 13 gennaio 2015 (cfr. atto n. 24a dell'inc. DATEC) nonché con complemento atti nr. 2 del mese di febbraio 2015 (cfr. atto n. 25 dell'inc. DATEC). Il progetto approvato tiene conto delle considerazioni delle autorità specializzate, in particolare del parere dell'UFAM del 12 agosto 2015 (cfr. atto n. 29 dell'inc. DATEC), del parere dell'UFAC del 12 novembre 2014 (cfr. atto n. 18 dell'inc. DATEC), e del parere del Cantone Ticino del 21 aprile 2015 (cfr. atto n. 26 dell'inc. DATEC), sicché si deve considerare quest'ultimo come conforme dal punto di vista della legislazione sulla protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio. Che si tratti di un impianto provvisorio e non definitivo, non è di certo una circostanza che pone problemi dal punto di vista ambientale, lo stesso potendo peraltro essere facilmente smontato a seconda del futuro sviluppo dell'aeroporto, come già rilevato in precedenza (cfr. consid. 5.4 del presente giudizio). In tali circostanze, la censura del ricorrente va dunque respinta.

E. 10.2

Il ricorrente 2 solleva un problema con la gestione dello smaltimento delle acque meteoriche, in particolare la gestione dei flussi verso il riale Barboi. A suo avviso, vi

sarebbe un potenziale rischio di danno tangibile, in quanto atta a causare un allagamento dovuto all'acqua piovana in esubero dai sedimenti aeroportuali che andrebbe a scaricarsi sulla particella di sua proprietà, tenuto conto altresì dell'importante dislivello che verrebbe a crearsi tra i sedimenti dell'aeroporto e la predetta particella di sua proprietà (cfr. ricorso 4 febbraio 2016, pag. 9 segg.). Al riguardo, il Tribunale rileva come da un esame degli atti dell'incanto risulti che sia le autorità cantonali che quelle federali hanno esaminato attentamente la problematica dello smaltimento delle acque meteoriche e segnalato i problemi in rapporto al riale Barboi (cfr. atto n. 18 dell'inc. DATEC), tant'è che il progetto è stato successivamente adattato dalla controparte in collaborazione con le autorità cantonali ticinesi per migliorare la sicurezza da questo punto di vista, così come si evince in particolare dal complemento al RIA del 13 gennaio 2015 (cfr. atto n. 24a dell'inc. DATEC, punto n. 2.6). Nel corso della procedura d'approvazione dei piani, il piano di smaltimento delle acque meteoriche è stato completamente rivisto proprio per evitare che in caso di regime di piena le acque meteoriche vengano fatte confluire nel riale Barboi (cfr. atti n. 24a-24g dell'inc. DATEC, punto n. 2.6). Come indicato dall'autorità inferiore (cfr. presa di posizione del 22 marzo 2016, consid. 3.5), detta soluzione è stata esaminata e poi approvata dai servizi cantonali e federali competenti (cfr. atti n. 26 e 29 dell'inc. DATEC) e da ultimo dall'autorità d'approvazione dei piani. In tali circostanze, il Tribunale non intravede alcun valido motivo per discostarsi dal giudizio dell'autorità inferiore e ritenere la sussistenza di un problema per i fondi del ricorrente 2. In tali circostanze, si deve ritenere la problematica dello smaltimento delle acque come evasa. La censura del ricorrente 2 va dunque qui respinta.

E. 11

Il ricorrente 2 solleva altresì una disparità di trattamento, in quanto nel suo caso gli sarebbe stata negata recentemente in via preliminare e preconsultiva la licenza edilizia per la costruzione di una struttura alberghiera, su parte di un sedime interessato dalla progettazione PSIA. Autorizzando la costruzione dei nuovi hangar provvisori, ma invero definitivi, si creerebbe dunque una situazione di disparità di trattamento (cfr. ricorso 4 febbraio 2016, pag. 14 seg.). Al riguardo, il Tribunale rileva quanto segue. Una decisione - o un atto legislativo - viola il principio dell'uguaglianza di trattamento quando stabilisce delle distinzioni giuridiche che non sono giustificate da alcun motivo ragionevole in considerazione della situazione di fatto da regolamentare o nel caso in cui omette di fare delle distinzioni che si impongono tenuto conto delle circostanze. In altre parole, c'è una violazione del principio dell'uguaglianza di trattamento quando ciò che è simile non è trattato in maniera identica e ciò che diverso non è trattato in maniera differente. Occorre che il trattamento differente - o simile - ingiustificato sia in relazione con una situazione di fatto importante (cfr. DTF 134 I 23 consid. 9.1; 131 V 107 consid. 3.4.2; [tra le tante] sentenza del TAF A-524/2014 del 23 giugno 2015 consid. 5.1.2 con rinvii). Ciò premesso, la richiesta di non autorizzare la costruzione dei due nuovi hangar, in quanto la licenza edilizia andrebbe negata alla controparte in virtù del principio dell'uguaglianza di trattamento di cui all'art. 8 Cost. è qui del tutto irragionevole e non può in nessun modo essere seguita dal Tribunale. In effetti, il principio dell'uguaglianza di trattamento in diritto pubblico non può di fatto implicare che lo Stato neghi una licenza edilizia per la costruzione di impianti aeroportuali necessari al funzionamento dello scalo di Lugano-Agno di interesse rilevante per l'intera collettività, laddove il progetto risulti conforme al PSIA e al diritto federale pertinente, per il solo motivo che ad un terzo non sarebbe stata concessa la licenza edilizia per la costruzione di una struttura di mero interesse privato. La costruzione di una

struttura alberghiera da parte del ricorrente 2 all'interno del perimetro dell'aeroporto non è di certo comparabile alla costruzione di due hangar, il cui unico scopo è quello di permettere lo stazionamento adeguato dei velivoli all'interno dell'aeroporto. Se i nuovo hangar risultano conformi al PSIA, ciò non è chiaramente il caso di ipotetiche strutture alberghiere o di qualsiasi altro genere non al servizio dell'aeroporto di Lugano-Agno. Si tratta dunque di due situazioni ben diverse. In tali circostanze, non è ravvisabile alcuna violazione del principio dell'uguaglianza di trattamento, sicché la censura del ricorrente 2 non può che essere qui respinta.

E. 12

In conclusione, alla luce di tutto quanto suesposto, la decisione d'approvazione dei piani del 30 dicembre 2015 qui in esame non risulta contraria al diritto federale, non può inoltre essere considerata né frutto di un eccesso o di un abuso del potere di apprezzamento dell'autorità inferiore né - per quanto verificabile anche in quest'ottica - inadeguata. Non è poi ravvisabile alcuna violazione del principio dell'uguaglianza di trattamento. In tali circostanze, la decisione impugnata va pertanto qui integralmente confermata e i due ricorsi integralmente respinti.

E. 13

In considerazione dell'esito della lite, giusta l'art. 63 cpv. 1 PA, le spese processuali vanno di principio poste in solido a carico dei due 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]). Nella misura in cui il ricorrente 1 è un ente pubblico, allo stesso non può tuttavia essere imputata alcuna spesa processuale (cfr. art. 63 cpv. 2 PA). Nella fattispecie, tenuto conto della complessità della causa, degli atti istruttori - in particolar modo del sopralluogo del 20 giugno 2017 - e degli atti dell'incarto, esse sono fissate a 4'000 franchi (cfr. art. 3 TS-TAF). Alla crescita in giudicato del presente giudizio, la parte a carico del ricorrente 2 di 2'000 franchi verrà detratta interamente dall'anticipo spese di 2'000 franchi da lui versato a suo tempo. Visto l'esito della lite, si giustifica altresì l'assegnazione alla controparte - patrocinata da un avvocato iscritto all'albo degli avvocati - di un'indennità a titolo di ripetibili dell'importo di 2'000 franchi (cfr. art. 7 cpv. 1 TS-TAF). Tale importo è posto in solido a carico dei ricorrenti e dovrà essere da loro versato alla controparte alla crescita in giudicato del presente giudizio. (il dispositivo è indicato alla pagina seguente)

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