



3003 Berna, 30 dicembre 2015

Aeroporto di Lugano-Agno

Approvazione dei piani

Nuovi hangar con locali per pompieri, GAT, dogana e Cargo Logic

A. Fattispecie

1. Domanda di approvazione dei piani

1.1 *Domanda*

Con incarto del settembre 2014 indirizzato all'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), la Lugano Airport SA (LASA) ha presentato, a nome della Città di Lugano (concessionaria), una domanda di approvazione dei piani per la costruzione di un nuovo hangar con locali per pompieri, GAT (general aviation terminal), dogana e Cargo Logic.

1.2 *Descrizione*

Il progetto comprende la costruzione di due hangar attigui (dimensioni hangar 1: ca. 31,5 x 39,5 m e 12,83 m di altezza; hangar 2: variabile ca. 20,72-28,12 m x 37,95 m e 12,38 m di altezza), locali per pompieri, uffici doganali e per i piloti dell'aviazione generale (GA general aviation) nonché locali per l'impresa Cargo Logic (ca. 685 m²). I locali dei pompieri, della dogana e di Cargo Logic sostituiscono gli stabili che devono essere demoliti per fare spazio alla nuova costruzione.

Il progetto prevede inoltre la demolizione degli stabili attuali (capannone pompieri e Cargo Logic) e lo spostamento di 20 parcheggi per fare spazio alla nuova costruzione.

La realizzazione delle nuove strutture non produrrà alcuna modifica del volume e della tipologia di traffico aereo in circolazione, ma permetterà unicamente di aumentare la capacità di parcheggio dei velivoli. All'interno dell'hangar non sono previste né attività di manutenzione, né di lavaggio dei velivoli. Anche il traffico veicolare in fase di esercizio (utenza, personale, fornitori ecc.) non verrà modificato a livello di volume.

1.3 *Motivazione*

Con la costruzione degli hangar l'esercente intende creare ulteriori superfici coperte per il parcheggio di velivoli.

1.4 *Documentazione relativa alla domanda*

L'incarto contiene i documenti seguenti:

- domanda di costruzione (modulo cantonale) del 18.04.14;
- caratteristiche dell'edificio e estratto carta nazionale 1/25'000;

- relazione tecnica, Ecoarch Sagl, 18.04.14, incl. relazione tecnica statica del 26.02.2014;
- incarto energia, UCE, 9.5.14;
- planimetria 1:1000, 1206.00, 18.04.14;
- relazione tecnica smaltimento e trattamento acque, 18.04.2014;
- attestazione di conformità antincendio, 9 maggio 2014 incl. allegati 1.0 e 1.1;
- matrice progetto nuovi hangar, pompieri, GAT, dogana e Cargo Logic incl. tabella ubicazione e utilizzo, 19.08.2014;
- Safety Assessment & Management of Change, versione 1.1, 27.08.14;
- rapporto di impatto ambientale – indagine preliminare, maggio 2014;
- pianta P.Terra, 1:100, 1206.01, 18.04.14;
- pianta P.Tetto, 1:100, 1206.02, 18.04.14;
- sezioni e viste, 1:100, 1206.03, 18.04.14;
- planimetria canalizzazioni, 1:1000, 1206.04, 18.04.14;
- piano canalizzazioni, 1:100, 1206.05, 18.04.14;
- Airport Lugano – Impact Analysis to ATC Radio Systems by new hangar, skyguide, 21.7.2014.

Nel corso della procedura, su richiesta dei servizi cantonali, la richiedente ha fornito la seguente documentazione:

- complemento all'attestato di conformità antincendio n. 2066, 20.11.2014;
- rapporto di impatto ambientale – complemento (gennaio 2015)
- complemento alle canalizzazioni – variante (descrittivo), 13.01.2015;
- planimetria piano canalizzazione variante, 1:1000, 1206.04v, 7.01.2015;
- piano canalizzazioni – variante, 1:100, 1206.05v, 7.01.15;
- dettaglio fossa infiltrazione e ritenzione / sez X-X, 1:20, 1206.06v, 7.01.2015;
- dettaglio pozzo valvola di ritegno / sez Y-Y, 1:20, 1206.07v, 7.01.2015;
- pianta zona evacuazione AC meteoriche variante, 1206.08v, 7.01.15;
- rapporto di impatto ambientale – complemento atti n. 2 (febbraio 2015).

1.5 *Coordinamento di costruzione ed esercizio*

Il progetto di costruzione non ha ripercussioni sull'esercizio di volo. Il regolamento di esercizio non è modificato.

2. Istruzione

2.1 *Consultazione, pubblicazione e deposito pubblico*

Dopo verifica della documentazione, il 15 settembre 2014 l'UFAC ha provveduto al suo inoltro al Dipartimento del territorio (DT) per la consultazione cantonale. La domanda è stata pubblicata nel Foglio ufficiale cantonale n. 77/2014. Il relativo deposi-

to pubblico ha avuto luogo dal 29 settembre al 28 ottobre 2014 presso il Dipartimento del territorio di Bellinzona, come anche nei Comuni di Agno, Bioggio, Muzzano e Lugano. Inoltre sono stati consultati l'Amministrazione federale delle dogane (AFD), la Segreteria di Stato dell'economia (SECO) e l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM).

2.2 *Opposizioni*

Durante la fase del deposito pubblico sono state inoltrate all'UFAC opposizioni da parte del Comune di Agno (opponente n. 1), della A. _____ (opponente n. 2) e dell'I. _____ (opponente n. 3). Tutte le opposizioni sono state inoltrate entro la scadenza prevista, ossia il 28 ottobre 2014.

2.3 *Prese di posizione*

Sono pervenute le prese di posizione di:

- Comando del Corpo delle guardie di confine (Cdo Cgcf) del 7 novembre 2014;
- Ispettorato federale del lavoro, verifica dei piani per le regie federali, del 26 novembre 2014;
- Dipartimento del territorio del Cantone Ticino, del 21 aprile 2014;
- Divisione Sicurezza delle infrastrutture dell'UFAC, esame aeronautico del 22 giugno 2015;
- Ufficio federale dell'ambiente del 12 agosto 2015.

Tutte le prese di posizione sono state trasmesse alla LASA, la quale ha avuto la possibilità di esprimersi in merito. Inoltre, il 17 agosto 2015 i documenti stilati al termine del periodo di deposito pubblico come anche le prese di posizione sono stati inoltrati agli opposenti per un parere finale.

La richiedente si è espressa sulle prese di posizione con lettera del 9 dicembre 2015. L'istruzione si è conclusa al termine della verifica del sistema di smaltimento acque meteoriche con i servizi cantonali il 17 dicembre 2015.

B. Considerandi

1. In ordine

1.1 *Competenza*

Il progetto di costruzione inoltrato serve all'esercizio dell'aeroporto e va pertanto considerato come impianto d'aerodromo ai sensi dell'articolo 2 dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1). Secondo l'articolo 37 capoversi 1 e 2 della legge sulla navigazione aerea (LNA; RS 748.0), l'autorità competente per l'approvazione dei piani è il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC).

1.2 *Diritto da osservare*

La procedura d'approvazione dei piani avviene nel rispetto degli articoli 37–37h LNA e delle disposizioni dell'OSIA, in particolare degli articoli 27a–27f. Con l'approvazione dei piani sono rilasciate tutte le autorizzazioni necessarie secondo il diritto federale (art. 37 cpv. 3 LNA). Non è 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'aeroporto (art. 37 cpv. 4 LNA).

1.3 *Procedura*

Il progetto può toccare interessi degni di protezione di un numero non identificabile di interessati. Per questo motivo, è applicata la procedura d'approvazione dei piani ordinaria, secondo l'articolo 37d LNA.

Il progetto non comporta un ampliamento o un cambiamento d'esercizio ai sensi dell'articolo 2 dell'ordinanza concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente (OEIA; RS 814.011). Non è pertanto necessario l'esame di impatto ambientale. Nel dubbio la richiedente ha tuttavia inoltrato un'indagine preliminare quale rapporto d'impatto ambientale (RIA) e complementi. Questi documenti valgono come prova che le prescrizioni in materia di protezione ambientale sono rispettate (cfr. art. 27a^{bis} capoverso 1 lettera d OSIA). Per una più facile lettura, nel testo seguente il termine di RIA viene ugualmente utilizzato per la prova di conformità ambientale.

Nel suo preavviso il Dipartimento del territorio ricorda che la decisione del DATEC dovrà essere resa accessibile, conformemente all'art. 20 OEIA. Visto che, contrariamente alle supposizioni del Dipartimento del territorio, non è necessario un esame di impatto ambientale, decadono gli oneri amministrativi specifici secondo l'OEIA.

1.4 *Ammissibilità delle opposizioni*

Tutte le opposizioni sono state inoltrate entro i termini previsti e in tutti i casi è stato verificato in linea di massima un interesse giustificato.

1.5 *Opposizioni*

Gli opposenti 2 e 3 contestano la qualità della documentazione e, in particolare, criticano l'assenza di riferimenti in merito ai confini delle particelle interessate che avrebbero permesso di controllare il tracciato delle modine.

Contrariamente a quanto sostenuto dagli opposenti, la documentazione inoltrata consente facilmente di valutare il progetto ed eventuali ripercussioni sulle particelle limitrofe. È inoltre infondata la critica sull'assenza di riferimenti sui confini delle particelle, visto che si parte dal principio che i proprietari conoscano i confini delle proprie particelle o che possano facilmente procurarsi tali informazioni. Gli opposenti 2 e 3 avrebbero potuto pertanto controllare senza problemi la correttezza delle modine. Infine, non vi è motivo di dubitare del corretto posizionamento delle modine, visto che sono state posate da un'impresa specializzata secondo le disposizioni dell'autore del progetto. Inoltre, dalle opposizioni non emerge in quale misura le lacune rilevate abbiano violato il diritto di essere sentiti.

Sono respinte sia le opposizioni sulla qualità della documentazione, sia quelle sulla tracciabilità delle modine.

2. **Nel merito**

2.1 *Portata ed esame*

Dall'articolo 27d capoverso 1 OSIA si desume che, nel presente caso, va esaminato se il progetto è conforme agli obiettivi e alle esigenze del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (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. In virtù dell'articolo 27d capoverso 2 OSIA, le domande formulate in base al diritto cantonale devono essere prese in considerazione, sempreché l'esercizio o la costruzione dell'aeroporto non ne siano limitati in modo sproporzionato.

2.2 *Motivazione*

A motivazione della sua domanda, la richiedente adduce la necessità di creare all'interno dell'area aeroportuale uno spazio chiuso adibito al parcheggio di velivoli, che attualmente stazionano all'esterno.

Gli oppositori 2 e 3 contestano l'utilità del progetto e affermano che all'interno del perimetro aeroportuale vi sono già superfici adibite a tale scopo, mentre mancano locali per la manutenzione dei velivoli. Sottolineano che gli hangar previsti, non essendo adeguatamente attrezzati, non possono essere utilizzati per la manutenzione degli aerei (mancanza di un riscaldamento e di un isolamento adeguato secondo le norme per locali riscaldati, suolo asfaltato non adatto al sollevamento di aerei). Avanzano inoltre dubbi sull'utilità economica del progetto.

La richiedente motiva il progetto con la necessità di costruire parcheggi coperti per i velivoli. Gli oppositori ricordano che già alcuni anni fa la richiedente aveva avanzato la stessa richiesta, in seguito rigettata. Secondo la richiedente, permane l'esigenza di creare ulteriori superfici coperte per lo stazionamento degli aerei. L'autorità decisionale non è tuttavia chiamata a giudicare la redditività del progetto o a dare la priorità ad altre esigenze dell'aerodromo.

Visto che, in linea di massima, in Svizzera vige la libertà di costruzione previa autorizzazione dei piani, la motivazione può essere adottata quale ulteriore criterio di valutazione soltanto laddove è necessaria un'approfondita valutazione dei benefici. Nel presente caso ciò non è il caso.

La motivazione del progetto è sufficientemente plausibile, motivo per cui sono respinte le relative opposizioni.

2.3 *Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) e pianificazione del territorio*

Il progetto si situa interamente all'interno del perimetro aeroportuale e non comporta alcuna modifica a livello di pianificazione territoriale al di fuori del comprensorio aeroportuale. Pertanto il progetto è armonizzato con le direttive della pianificazione del territorio ed è conforme agli obiettivi e condizioni del PSIA, illustrati nella scheda di coordinamento del 18.8.2004.

Gli oppositori contestano la conformità del progetto agli obiettivi e alle disposizioni del PSIA. Adducono, tra l'altro, che si tratta di un progetto provvisorio. Il Comune di Agno rimanda al verbale di coordinazione del giugno 2003 (possibile sviluppo di conflitti, questioni da risolvere, tema: infrastruttura, edifici a pagina 6), dai cui emerge che solo in casi eccezionali sono autorizzate soluzioni provvisorie. Tale condizione si riferisce tuttavia solo alla concessione quadro, visto che nel verbale di coordinazione figura un quadrato nero (didascalia: ■ concerne concessione quadro) e ci si riferisce alle disposizioni della scheda di coordinamento PSIA (perimetro aeroportuale, secondo capoverso). Lo scopo di tale onere è impedire che soluzioni provvisorie compromettano la realizzazione della concessione quadro. La validità della concessione quadro era tuttavia limitata a 15 anni ed è nel frattempo scaduta. I relativi oneri derivanti dal PSIA sono pertanto nulli e non giustificano il rigetto del progetto.

La scheda di coordinamento PSIA non contiene oneri che potrebbero impedire la realizzazione del progetto. Sono perciò respinte le opposizioni.

2.4 *Responsabilità dell'esercente dell'aerodromo*

L'articolo 3 capoverso 1 OSIA sancisce tra l'altro che «gli aerodromi devono essere configurati, organizzati e diretti in modo che l'esercizio sia disciplinato e che la sicurezza delle persone e delle cose sia sempre garantita [...]». Il titolare della concessione deve dotare l'aerodromo di un'infrastruttura adeguata e in ogni caso egli si assume la responsabilità di un esercizio sicuro (art. 10 cpv. 1 OSIA).

2.5 *Esigenze specifiche della navigazione aerea*

Secondo l'articolo 3 capoverso 1^{bis} OSIA, le norme e le raccomandazioni dell'OACI che figurano negli allegati 3, 4, 10, 11, 14 e 15 (allegati OACI) della Convenzione del 7 dicembre 1944 relativa all'aviazione civile internazionale sono direttamente applicabili agli aerodromi. L'articolo 9 OSIA stabilisce che l'UFAC deve esaminare il progetto dal profilo specifico della navigazione aerea.

L'esame è stato effettuato dalla Divisione Sicurezza delle infrastrutture (SI) e riguarda lo stato finale e di esercizio della costruzione, le diverse fasi di costruzione, le necessarie pubblicazioni aeronautiche e le notifiche di costruzione (inizio e conclusione dei lavori). In merito a tali punti, la Divisione SI stabilisce una serie di oneri per il mantenimento e la garanzia della sicurezza delle operazioni di volo e al suolo sia durante la fase di costruzione che dopo la conclusione dei lavori. Le richieste dell'UFAC si basano sulle prescrizioni tecniche (nello specifico LNA e OSIA, Annex 14 OACI o AESA, con relativi manuali). Esse appaiono giustificate e opportune e l'esame specifico della navigazione aerea (allegato 1) diventa parte integrante della presente decisione. Le condizioni formulatevi devono essere attuate; il relativo onere sarà integrato nel dispositivo della presente decisione.

Prima di dare avvio al progetto, la richiedente deve inoltrare all'UFAC ulteriori documenti e prove necessarie per l'esame aeronautico. Al fine di garantire la sicurezza, la richiedente potrà iniziare i lavori solo una volta che l'UFAC avrà concluso l'esame di tale documentazione e dato il suo nullaosta.

2.6 *Requisiti tecnici*

2.6.1 *Protezione dei lavoratori*

a) *Requisiti generali ai posti di lavoro / collaudo*

Nella sua presa di posizione, l'Ispettorato federale del lavoro sottolinea diversi requisiti che il datore di lavoro deve soddisfare nell'allestimento dei posti di lavoro. Si tratta tuttavia di requisiti di carattere generale non riferiti in particolare al presente pro-

getto, motivo per cui non sono integrati nel dispositivo della presente decisione come specifici requisiti di costruzione.

L'Ufficio dell'ispettorato del lavoro cantonale specifica inoltre che, in base alle norme previste dalla legge federale sul lavoro e dalla legge federale sull'assicurazione infortuni, sono da osservare tutte le disposizioni concernenti la prevenzione degli infortuni e la tutela della salute sul posto di lavoro. Esso sottolinea anche che prima della messa in esercizio dei locali deve essere richiesta all'Ufficio dell'ispettorato del lavoro la visita per la verifica del rispetto delle condizioni di lavoro delle citate leggi.

Anche l'Ispektorato federale del lavoro esige la notifica dell'ultimazione del progetto per il collaudo. Non è tuttavia richiesta un'espressa conferma dell'idoneità all'esercizio.

b) Volume d'aria per posto di lavoro

La superficie del locale «dogana pass» è pari a soli 3,7 m². Con misure adeguate deve essere garantito il volume d'aria minimo stabilito per posto di lavoro.

c) Lavori di manutenzione degli edifici

Per consentire un'esecuzione senza pericoli dei lavori di pulizia e di manutenzione di edifici, installazioni e impianti (ad es. illuminazioni, sopraluci, sistemi di aerazione, rilevatori di fumo, ascensori in vetro, sistemi di facciata solari ecc.), occorre prevedere le necessarie installazioni (ad es. pedane di lavoro fisse, passerelle o piattaforme aeree per le parti sopraelevate). Al riguardo, rimandiamo agli opuscoli informativi della Suva n. 44033 e 44041.

d) Sopraluce sul tetto

Per i sopraluce sul tetto occorre dimostrare che le superfici di copertura sono resistenti alla rottura oppure adottare le misure di cui al capitolo 3, sezione 2 dell'ordinanza sui lavori di costruzione (OLCostr, RS 832.311.141). Ulteriori misure di sicurezza da adottare sono: grata di metallo, reti d'armatura o reti di sicurezza.

e) Rampe

La superficie delle rampe deve essere antiscivolo.

Sono riprese le richieste relative all'edificio avanzate dall'Ispektorato federale del lavoro.

2.6.2 Dogana

Nella sua presa di posizione il Comando del Corpo delle guardie di confine non formula opposizioni, ma sottolinea che l'Amministrazione federale delle dogane non assume i costi per le infrastrutture doganali previste e che i locali nuovi non possono sostituire l'attuale infrastruttura nel settore del Cancellino 10.

2.6.3 Protezione antincendio

Alla domanda è allegato un attestato di conformità antincendio (9 maggio 2014) e un complemento del 20 novembre 2014. I documenti illustrano le misure necessarie per soddisfare i requisiti di protezione antincendio. Tali provvedimenti devono essere attuati.

2.6.4 Protezione antisismica

Secondo l'allegato F della norma SIA n. 261 il progetto si situa nella zona di pericolosità sismica Z1. Nella relazione tecnica (Ecoarch Sagl, 18.4.14) i pianificatori segnalano che il dimensionamento delle strutture sarà conforme alla norma SIA 261. Sono pertanto soddisfatti i requisiti in relazione alla protezione antisismica.

Sulla base di un'analisi di vari criteri, il servizio specializzato osserva quanto segue:

1. In caso di sisma la rimessa dei pompieri, classificata nella CO II, può riportare danni lievi o moderati tenuto conto degli effetti del terremoto sulla costruzione. Ciò dipende dall'osservanza dei parametri della norma SIA n. 261, cifre 16.5.1.3 e 16.5.1.4 come pure della disposizione antisismica degli elementi costruttivi secondari e di ulteriori impianti o infrastrutture. La funzionalità dell'edificio non può essere garantita. Di conseguenza, occorre chiarire con precisione quali siano i requisiti degli elementi fondamentali per la funzionalità della rimessa dei pompieri.
2. Sulla base dei piani, in caso di sisma, non può essere esclusa un'interazione tra i singoli edifici o tra parti di edifici (pompieri - hangar 1 / magazzino - hangar 1 / dogana - hangar 1), il che potrebbe ripercuotersi negativamente sulle strutture portanti. Ai sensi della norma SIA 261, cifra 16.6, occorre realizzare giunti antisismici per prevenire collisioni tra edifici e tra parti di edifici.
3. Generalmente per tutte le costruzioni (CO I, II e III) vi sono delle esigenze normative riguardo alla sicurezza sismica di elementi costruttivi secondari pericolosi, ovvero elementi che possono mettere in pericolo persone, danneggiare strutture portanti o compromettere l'esercizio di impianti importanti. La progettazione e la disposizione antisismica delle costruzioni devono essere eseguite da un ingegnere civile secondo la norma SIA n. 261, cifra 16.7.

2.6.5 Risparmio energetico

Il Dipartimento del territorio ricorda che i coefficienti U delle finestre (vetro, telaio, coefficiente g vetri) e degli altri elementi costruttivi (spessore e conduttività termica isolamenti termici) dovranno rispettare i valori indicati nella verifica energetica del 9.5.2014 elaborata dallo studio d'ingegneria Ufficio Consulenza Energia Sagl.

La pompa di calore dovrà essere dimensionata e utilizzata per il riscaldamento e la produzione di acqua calda sanitaria tutto l'anno, come previsto nell'incarto energia.

In caso di cambiamenti dovrà essere inoltrato un nuovo incarto energia per approvazione.

In base agli articoli 3b e 27g cpv. 1 OSIA, al Municipio è data facoltà di provvedere alla verifica del rispetto delle prescrizioni sugli edifici, gli impianti e le installazioni nell'ambito delle competenze ad esso assegnate dalla legislazione in materia edilizia e rispettivamente da quella in materia energetica (art. 2 cpv. 5 RUE).

2.7 *Protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio*

2.7.1 Natura e paesaggio

L'ufficio della natura e del paesaggio constata che le nuove strutture oggetto della domanda di costruzione si inseriscono in un contesto caratterizzato da edifici disposti senza un ordine apparente. Proponendo forme piuttosto irregolari, senza orientamenti precisi i nuovi volumi non migliorano la situazione.

Nonostante l'ufficio esprima un preavviso favorevole, anche se con forti riserve, auspica che a seconda degli sviluppi futuri dell'attività aeroportuale ad Agno vengano trovate soluzioni più qualificate rispetto a quella che deve essere considerata una soluzione transitoria.

Il DATEC condivide tale posizione.

2.7.2 Protezione dell'aria

Secondo le caratteristiche del cantiere (ubicazione, durata, grandezza), il richiedente lo classifica nel gruppo A secondo la direttiva «Protezione dell'aria sui cantieri edili» pubblicata dall'UFAM e, nel RIA, propone quale provvedimenti di protezione dell'aria durante la fase di cantiere l'adozione delle misure seguenti (misura AR1 – provvedimenti del gruppo A per la fase di cantiere):

- preparazione e controllo dei cantieri: misura V1;
- processi di lavoro meccanici: misure M1, M4, M11, M12, M15;
- processi di lavoro termici e chimici: misure T1, T2, T3, T4, T5, T6, T8, T9, T10, T12, T13;
- requisiti di macchine e apparecchi: misure G1, G2, G3, G4, G5, G6, G7, G8, G9;
- bandi di concorso: misura A1;
- esecuzione dell'opera: misure B2 e B4.

Per la fase d'esercizio non sono proposte né richieste misure specifiche di protezione dell'aria.

2.7.3 Protezione dei rumori

Per regolare e limitare i rumori provenienti dal cantiere e dal traffico indotto, la richiedente propone nel RIA l'attuazione delle misure RU1 (provvedimenti gruppo B per i lavori di costruzione, secondo la direttiva UFAFP «Protezione dell'aria sui cantieri edili») e RU2 (Provvedimenti del gruppo A per il traffico di cantiere).

Su richiesta dei servizi cantonali e in considerazione dell'opposizione formulata dal Comune di Agno, la richiedente ha:

- a) approfondito la valutazione fonica in fase di esercizio;
- b) approfondito la valutazione del traffico indotto sulle vie di accesso e
- c) rivalutato il traffico di cantiere con veicoli pesanti di dimensioni più contenute (6 m³) rispetto a quelli previsti inizialmente (17 m³).

Si è potuto confermare la correttezza delle misure previste secondo il RIA, ovvero che:

- a) le esigenze dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF; RS 814.41) in materia di protezione del rumore sono rispettate per la fase di esercizio;
- b) il rumore causato dal traffico stradale indotto rispetta le prescrizioni imposte dall'art. 9 OIF e
- c) sono stati adottati i provvedimenti del gruppo A della Direttiva sul rumore di cantiere per i trasporti edili.

I servizi cantonali confermano l'adeguatezza delle misure e constatano la validità dei seguenti provvedimenti:

- lavori edili rumorosi: provvedimenti gruppo B (misura RU1);
- lavori edili molto rumorosi: provvedimenti gruppo B;
- trasporti edili: provvedimenti gruppo A (misura RU2).

I servizi cantonali esigono inoltre che sia rispettata l'ordinanza del 22 maggio 2007 sul rumore delle macchine all'aperto (ORMAp; RS 814.412.2), che riprende la direttiva europea in materia (2000/14/CE), in base alla quale per le macchine e per gli apparecchi equipaggiati secondo lo stato riconosciuto della tecnica valgono i valori limite d'emissione fonica indicati nell'ordinanza stessa. I provvedimenti del gruppo B esigono che le macchine e gli apparecchi devono essere equipaggiati secondo lo stato riconosciuto della tecnica (cfr. punto 3.1.6.2 della direttiva UFAM sul rumore dei cantieri). In tale punto si rimanda anche all'allegato ORMAp. L'onere risulta pertanto superfluo e non viene integrato nel dispositivo.

L'UFAM conferma che l'inquinamento fonico è inferiore ai valori di pianificazione. Non ritiene perciò necessario stabilire ulteriori oneri.

2.7.4 Vibrazioni

Nel RIA si afferma che sia la fase di cantiere relativa allo smaltimento degli stabili esistenti e alla realizzazione dei nuovi hangar, sia quella di esercizio non prevedono attività o impianti fortemente impattanti dal punto di vista delle vibrazioni. Di conseguenza non è prevista alcuna misura particolare.

I servizi cantonali osservano che il progetto prevede dei lavori di costruzione che potenzialmente potrebbero generare vibrazioni o rumori trasmessi per via solida. Pertanto durante tutta la fase di costruzione devono essere rispettati i valori limite fissati dalle normative VSS/SN 640312 e DIN 4150-2 "Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden".

Per prevenire eventuali danni agli edifici o disturbi della popolazione, nell'ambito della fase esecutiva del progetto si richiede inoltre di adottare i seguenti provvedimenti:

- per gli edifici maggiormente esposti alle immissioni causate dalle vibrazioni eseguire a titolo precauzionale le necessarie prove a futura memoria;
- i metodi di lavorazione devono essere adeguati alla situazione in modo da limitare nei limiti del possibile la produzione di scosse o vibrazioni moleste;
- in caso di necessità dovranno essere adottate adeguate misure di contenimento atte a ridurre immissioni moleste;
- l'impresa di costruzione dovrà procedere con la necessaria informazione agli abitanti interessati sui periodi di lavoro durante i quali potranno verificarsi disturbi causati dalle vibrazioni.

Tutti i provvedimenti necessari al rispetto delle normative sopraelencate sono da inserire nei capitolati d'appalto.

2.7.5 Protezione e smaltimento delle acque

a) Deposito liquidi nocivi alle acque

La cisterna esterna diesel e le taniche di benzina verranno spostate all'interno del locale disponibile vicino all'hangar pompieri (superficie ca. 45 m²). Per la fase di costruzione e d'esercizio il RIA prevede le misure IR1 (prodotti di assorbimento), IR2 manuale di intervento), IR3 (stoccaggio delle sostanze) e IR4 (catasto delle sostanze).

Nella loro presa di posizione le istanze cantonali richiedono che i prodotti liquidi nocivi alle acque siano depositati conformemente agli artt. 22-25 della legge sulla protezione delle acque (LPAC), unitamente alle regole riconosciute dalla tecnica (www.tankportal.ch). In particolare dovranno essere previste delle bacinelle di contenimento con un bordo di almeno 10 cm per tutti i contenitori di capacità superiore ai 20 litri. Tutti i prodotti chimicamente incompatibili fra loro dovranno essere deposti-

tati in bacinelle separate. Per serbatoi aventi un volume superiore ai 450 litri dovranno essere previste delle bacinelle di contenimento con capacità del 100% del contenuto del recipiente. Tali esigenze devono essere soddisfatte con l'attuazione delle misure IR1 - IR4 per il progetto. Durante la fase di esercizio le misure dovranno essere adeguate costantemente alle nuove condizioni. Ciò non è tuttavia oggetto dell'approvazione dei piani.

b) Rifornimento, scarico, prodotti di lavaggio

Nella loro presa di posizione i servizi cantonali chiedono che:

- il rifornimento di carburante sia per i veicoli che per gli aerei avvenga in un'area allacciata ad un dissabbiatore e un separatore di idrocarburi;
- i prodotti utilizzati per il lavaggio siano conformi all'ordinanza sui prodotti chimici;
- le acque scaricate nella canalizzazione rispettino i limiti fissati nell'ordinanza sulla protezione delle acque.

Tali regolamentazioni valgono in generale per l'esercizio dell'impianto conforme alla normativa e non solo in relazione al presente progetto. Non si giustifica pertanto l'integrazione di questo punto nel dispositivo della decisione.

c) Smaltimento acque meteoriche

In una prima fase del progetto, il sistema di smaltimento acque meteoriche dei nuovi hangar prevedeva l'immissione delle acque provenienti dalla porzione ovest dei tetti direttamente verso il riale Barboi. Nella richiesta agli atti, le autorità cantonali hanno indicato che il canale Barboi presenta già oggi una capacità idraulica insufficiente, motivo per cui risulta prioritario evitare di formare nuove immissioni di acque meteoriche. Il sistema di smaltimento è dunque stato in parte rivisto, in collaborazione con le autorità cantonali.

La nuova soluzione proposta (cfr. complemento RIA gennaio 2015) prevede, oltre alla posa di una valvola di ritegno sullo scarico nel Barboi, la realizzazione di una vasca di ritenzione e infiltrazione sotto i locali Dogana e VIP Lounge e l'allacciamento della stessa (tramite un troppo-pieno) alla canalizzazione acque chiare.

Lo smaltimento delle acque meteoriche della porzione ovest dei tetti dei nuovi hangar avverrà come segue:

- eventi meteorologici di debole intensità: immissione diretta nel riale Barboi;
- eventi meteorologici di media-forte intensità: chiusura della valvola di ritegno (dotata di sonda di livello) nel caso in cui il livello del riale Barboi dovesse raggiungere i 3/4 dell'altezza dell'argine. Riempimento della vasca di ritenzione (volume ca. 35 m³);
- in caso di riempimento totale della vasca di ritenzione: immissione delle acque in esubero nella canalizzazione acque chiare tramite troppo-pieno.

Il Dipartimento del territorio esprime un preavviso favorevole in merito allo smaltimento delle acque meteoriche a condizione che vengano realizzate le opere supplementari secondo i piani modificati (cfr. complemento gennaio 2015 e rispettivi piani) che prevedono una vasca di ritenzione/infiltrazione della capacità di 35 m³, una condotta di scarico verso il riale Barboi con valvola di ritegno dimensionata e regolata in modo da provocare la chiusura della condotta quando il livello del canale raggiunge i 3/4 dell'altezza dal fondo del canale all'argine. La forza di chiusura dovrà essere maggiore a quella esercitata dalla pressione dell'acqua presente nella vasca di ritenzione. Convogliamento delle acque meteoriche verso la canalizzazione esistente del piazzale aeroporto in caso di totale riempimento della vasca. Inoltre

- lo sbocco della canalizzazione nel riale Barboi non dovrà sporgere (non è ammessa alcuna riduzione della sezione idraulica del canale) e dovrà essere consolidato in modo da evitare erosioni e instabilità locali. La sistemazione della scarpata d'argine dovrà essere il più possibile naturale e a fine lavori dovrà essere ripristinato lo stato iniziale;
- i piazzali sul lato ovest dei previsti hangar dovranno essere pavimentati con materiali drenanti (ad eccezione di una ridotta superficie asfaltata adibita alla manovra dei mezzi di carico-scarico, la cui evacuazione delle acque meteoriche avviene lateralmente tramite pendenza verso le superfici drenanti).

La misura AC2 (manufatto per l'immissione delle acque meteoriche nel riale Barboi) illustrata nel RIA deve essere attuata. Risulta invece superflua la misura AC5 (valvola di chiusura) per il progetto modificato in relazione allo smaltimento delle acque meteoriche.

L'UFAM conferma che il piano di evacuazione delle acque può essere approvato. Tuttavia, la vasca d'infiltrazione e ritenzione non soddisfa le esigenze della protezione delle acque sotterranee: nonostante le acque provenienti dal tetto possano essere classificate come acque non inquinate, la loro infiltrazione deve avvenire attraverso un suolo ricoperto di vegetazione (cfr. «Istruzioni pratiche per la protezione delle acque sotterranee», UFAM 2004). In caso d'infiltrazione diretta nel sottosuolo, la protezione qualitativa deve essere garantita da uno strato filtrante con la stessa capacità depurativa di uno strato di suolo biologicamente attivo. L'UFAM formula un onere corrispondente.

Dalla verifica del sistema di smaltimento delle acque meteoriche con i servizi cantonali emerge che, contrariamente alla descrizione fornita nel Complemento alle Canalizzazioni, variante del 13. 01. 2015, non si constata alcuna infiltrazione: nel caso di eventi meteorologici di debole intensità, le acque meteoriche confluiscono direttamente nel Barboi. La vasca di ritenzione si riempie solo se il livello delle acque del Barboi raggiunge oltre 3/4 dell'altezza dell'argine. Non appena cala il livello, le acque sono convogliate direttamente nel Barboi.

Visto che, diversamente da quanto supposto dall'UFAM, non avvengono infiltrazioni, l'onere dell'UFAM non viene ripreso.

In considerazione delle misure di ritenuta adottate, può essere accordato il permesso secondo l'articolo 7 capoverso 2 della LPAc per l'immissione delle acque meteoriche nel Barboi.

d) Acque di scarico durante la fase di cantiere

Non trovandosi all'interno di una particolare zona di protezione delle acque sotterranee, non è necessario adottare particolari provvedimenti durante la fase di cantiere. Nell'area di cantiere vige comunque il principio di prevenzione. In quel senso il RIA prevede per la fase di cantiere le misure AC1 (obbligo di diligenza), AC3 (acque di lavaggio dell'impianto di betonaggio), AC 4 (sostanze potenzialmente inquinanti utilizzate in cantiere) e AC6 (scavi al di sotto del livello di falda).

L'UFAM non si esprime in merito a questo punto.

Devono essere attuati sia il progetto di smaltimento delle acque rivisto dalla richiedente che le misure di sicurezza proposte nel RIA.

2.7.6 Siti inquinati

La richiedente tratta il tema nel RIA e propone il prelievo e l'analisi chimica di 6 campioni (misura SC1). Il Dipartimento del territorio è favorevole alla misura, chiedendo però un prelievo supplementare del materiale di scavo nel settore dell'hangar nord. Inoltre ritiene che l'esecuzione dei controlli secondo l'ordinanza tecnica sui rifiuti (OTR) così come lo smaltimento conforme dei materiali debbano essere affidati a uno studio ambientale specializzato.

I controlli OTR eseguiti saranno in seguito da notificare alla Sezione della protezione dell'aria dell'acqua e del suolo (SPAAS) tramite un breve rapporto finale.

La richiesta è considerata adeguata in considerazione dell'entità del cantiere e viene integrata nel dispositivo della decisione.

2.7.7 Gestione dei rifiuti

Il Dipartimento del territorio preavvisa favorevolmente il progetto e chiede le seguenti misure complementari che devono essere inoltrate prima dell'esecuzione dei lavori di costruzione alla SPAAS:

- dovrà essere aggiornato il concetto di smaltimento dei rifiuti indicando le vie di smaltimento in funzione delle analisi chimiche che si prevede di eseguire;
- dovrà essere elaborata una perizia specialistica per l'identificazione e lo smalti-

mento di materiali con amianto ai sensi del Regolamento di applicazione della legge edilizia (RLE, art. 9 lett. i). Maggiori informazioni sul tema sono disponibili sui siti della ReteInfo Amianto e della Suva (www.ti.ch/reteinfoaeroporto e www.suva.ch).

La richiedente si dichiara d'accordo con le misure proposte. I provvedimenti saranno integrati nel dispositivo di decisione.

2.7.8 Pericoli naturali

Il Dipartimento del territorio segnala che il comparto è interessato da pericolo di alluvionamento del fiume Vedeggio. Il progetto di sistemazione e premunizione del fiume Vedeggio è in corso e la sua fase esecutiva sarà ripartita su diversi anni. A seguito della sistemazione del fiume il comparto sarà libero dal pericolo di alluvionamento. La tempistica della realizzazione delle opere di premunizione può essere verificata presso il Consorzio sistemazione del fiume Vedeggio da Camignolo alla Foce (ncv@bluewin.ch). Il progetto in esame deve considerare quindi che nei prossimi tempi, fino alla conclusione dei lavori di sistemazione del fiume Vedeggio, il comparto può essere interessato da alluvionamento, con livelli d'acqua stimati, in caso di piena centenaria, fino a +10 cm rispetto alla quota attuale del terreno. Tutte le opere situate a una quota inferiore sono dunque a rischio di essere danneggiate in modo grave dall'acqua.

È sufficiente la segnalazione, non sono necessari oneri specifici.

2.8 *Esecuzione*

I servizi cantonali sono autorizzati a verificare gli oneri da essi richiesti e a effettuare i necessari sopralluoghi. In caso di divergenze tra i servizi responsabili e la richiedente, deve essere interpellato il DATEC che decide in merito.

2.9 *Conclusione*

Gli oneri ambientali posti dal Cantone e dall'UFAM sono stati notificati alla richiedente e, ad eccezione dell'onere concernente l'infiltrazione dell'acqua (vedi punto 2.7.5 c) accettati da quest'ultima. Sono appropriati e proporzionati all'esigenza di garantire un'adeguata protezione dell'ambiente, giuridicamente validi e non limitano in modo sproporzionato la costruzione e l'esercizio dell'aerodromo. Gli oneri sono integrati nel dispositivo della decisione.

2.10 *Trattamento delle opposizioni*

a) Il Comune di Agno e gli opposenti 2 e 3 contestano il progetto di smaltimento

delle acque e, in particolare, l'immissione delle acque meteoriche direttamente verso il riale Barboi.

Come già menzionato al punto 2.7.5 c, su richiesta dei servizi cantonali la richiedente ha rielaborato il progetto di smaltimento delle acque. Il nuovo progetto tiene conto delle osservazioni degli opposenti.

b) Il Comune di Agno afferma nella sua opposizione che il progetto di smaltimento delle acque non è conforme al piano generale di smaltimento delle acque (PGS). Anche gli opposenti 2 e 3 contestano lo smaltimento delle acque luride.

Alla richiedente viene chiesto di convogliare le acque luride nella canalizzazione secondo il PGS dell'aeroporto.

c) Gli opposenti si oppongono alla costruzione dei venti parcheggi previsti, temendo in particolare che il GAT con la VIP Lounge e gli uffici causi un aumento delle corse. Il Comune esige che i parcheggi vengano allestiti in base al regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst, art. 51 segg.).

I previsti 20 parcheggi sostituiscono gli attuali posti che devono essere smantellati a causa della nuova costruzione. Il numero di posteggi rimane pertanto invariato. I parcheggi in questione continueranno ad essere a disposizione del personale e non dei passeggeri o dei piloti della general aviation.

Su richiesta dei servizi cantonali è stato esaminato il volume di traffico, confermato in un complemento al RIA. Sulla base della documentazione complementare fornita, i servizi cantonali giungono alla conclusione che i parcheggi sostitutivi possono essere autorizzati senza specifica valutazione in base al regolamento cantonale sui posteggi.

Va aggiunto che a causa della nuova costruzione verranno soppressi due campi da tennis. Questo cambiamento non è contemplato nel calcolo del volume di traffico, ma comporterà certamente una notevole riduzione delle corse sulla via Aeroporto.

d) Per il Comune di Agno il collegamento attraverso la via Aeroporto non è accettabile né durante la fase di costruzione, né durante quella d'esercizio; esso esige che l'approvazione del progetto sia vincolata alla condizione di realizzare prima l'accesso a nord previsto dal PSIA. Il Comune adduce che la stretta strada di quartiere non permette l'incrocio tra veicoli e che non può essere percorsa da veicoli con un peso superiore a 18 tonnellate; inoltre il traffico supplementare sarebbe molto molesto per gli abitanti della zona.

Come già menzionato, nel complemento al RIA la richiedente ha esaminato i dati: per la fase di costruzione si è partiti dal presupposto che venissero utilizzati veicoli

più piccoli e che, di conseguenza, si sarebbe registrato un maggior numero di corse. Anche con i nuovi presupposti è stato dimostrato che è possibile rispettare i valori limite sia nella fase di costruzione che d'esercizio.

Ai numeri 3.6.4 e 3.6.5 la concessione d'esercizio prescrive che l'accesso per i passeggeri deve avvenire attraverso la via Fausto Coppi e che un'eventuale nuova strada di accesso da nord può essere utilizzata esclusivamente per il traffico merci e di servizio. Anche senza nuova strada sarebbe possibile accedere all'aeroporto senza problemi da nord, utilizzando la strada sterrata esistente lungo l'aeroporto. Per impedire che tale collegamento venga utilizzato come deviazione, i Comuni mantengono deliberatamente la strada in uno stato non adatto al trasporto di persone e di merci.

Si parte dal presupposto che la sistemazione del collegamento da nord per il traffico merci e di servizio dell'aeroporto avrebbe come conseguenza un indesiderato e incontrollabile aumento del traffico sulla via Aeroporto. Per questo motivo si respinge tale soluzione.

Attualmente l'accesso attraverso la via Aeroporto è riservato esclusivamente al traffico merci e di servizio, incluso il passaggio del personale che lavora all'aeroporto. Per i passeggeri e gli altri utenti sono a disposizione parcheggi lungo la via Fausto Coppi. Questa separazione corrisponde al principio previsto dalla concessione d'esercizio e garantisce che l'intenso traffico d'accesso si svolga al di fuori dei quartieri residenziali. Dal rilascio della concessione non sono stati realizzati né la deviazione Agno-Bioggio, né il collegamento da nord, previsto dalla concessione quadro. Ciò significa che per il traffico merci e di servizio non vi è alternativa all'accesso attraverso la via Aeroporto. Ciò vale anche per l'accesso agli attuali e ai futuri parcheggi a ovest dell'aeroporto. Per garantire tuttavia che il trasferimento della GAT non comporti un aumento del traffico di accesso sulla via Aeroporto, i parcheggi accessibili attraverso la via Aeroporto non devono essere messi a disposizione dei passeggeri e di altri utenti dell'aeroporto (piloti della general aviation, allievi piloti, ecc.).

Le opposizioni che chiedono la limitazione dei parcheggi secondo il regolamento della legge sullo sviluppo territoriale o la previa realizzazione del collegamento a nord quale condizione per l'approvazione del progetto sono respinte. I parcheggi accessibili dalla via Aeroporto sono riservati per dipendenti dell'aeroporto e non possono essere utilizzati da passeggeri, visitatori o altri utenti dell'aeroporto.

2.8 *Conclusioni*

Il progetto della città di Lugano per la costruzione di nuovi hangar con locali per pompieri, GAT, dogana e Cargo Logic soddisfa i requisiti della sicurezza di volo come anche quelli relativi alla protezione dell'ambiente e alla pianificazione del territo-

rio e può essere approvato, a condizione che siano soddisfatti gli oneri disposti. Le opposizioni sono respinte se non sono state accolte nella decisione.

3. Diritto di firma

Con decisione del 18 dicembre 2013, la Consigliera federale Doris Leuthard ha conferito in virtù dell'articolo 49 della legge sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA; RS 172.010) ai membri della direzione dell'UFAC il diritto di firmare in suo nome decisioni di approvazione dei piani secondo l'articolo 37 capoverso 2 lettera a LNA.

4. Emolumenti

Le spese per l'approvazione dei piani sono calcolate in base all'ordinanza del 28 settembre 2007 sugli emolumenti dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (OEm-UFAC; RS 748.112.11), in particolare in base agli articoli 3, 5 e 49 capoverso 1 lettera d. Le spese per la presente decisione sono rimosse con una decisione sugli emolumenti separata, conformemente all'articolo 13 OEm-UFAC.

Le spese di vigilanza sul rispetto degli oneri disposti sono riscossi separatamente.

5. Notifica e comunicazione

La presente decisione è inviata tramite raccomandata alla concessionaria, all'esercente dell'aerodromo e agli opposenti. Essa è inviata inoltre per conoscenza al Comando del Corpo delle guardie di confine, all'Ispettorato federale del lavoro, all'UFAC, all'UFAM, al Dipartimento del Territorio, ai Comuni di Bioggio e Muzzano nonché a Skyguide.

Decisione

Il progetto della città di Lugano per la costruzione di nuovi hangar con locali per pompieri, GAT, dogana e Cargo Logic e la demolizione degli stabili esistenti è approvato come segue:

1. Progetto

1.1 Oggetto

Costruzione di due hangar di ca. 31,5 x 39,5 x 12,83 m rispettivamente ca. 27,72 – 28,12 x 37,95 x 12,38 m come anche di locali per i pompieri, uffici per la dogana e altre utilizzazioni aeroportuali, la sostituzione di 20 parcheggi e la demolizione degli stabili esistenti per consentire la nuova costruzione.

1.2 Ubicazione

Comune di Agno, mappale n° 1047 RFD Agno.

1.3 Documentazione rilevante

- Domanda di costruzione (modulo cantonale) del 18.04.14
- Caratteristiche dell'edificio ed Estratto carta nazionale 1/25'000;
- Relazione tecnica, Ecoarch Sagl, 18.4.14 incl. relazione tecnica statica del 26.02.2014;
- Incarto energia, UCE, 9.05.14;
- Planimetria 1:1000, 1206.00, 18.04.14;
- Relazione tecnica smaltimento e trattamento acque, 18.04.2014;
- Attestazione di Conformità antincendio, 9.05.2014
- Complemento all'attestato di conformità antincendio n. 2066, 20.11.2014;
- Matrice progetto nuovi hangar, pompieri, GAT, dogana e Cargo Logic, incl. tabella ubicazione e utilizzo, 19.08.2014;
- Safety Assessment & Management of Change, Version 1.1, 27.08.14;
- Rapporto di impatto ambientale – indagine preliminare (maggio 2014);
- Rapporto di impatto ambientale – complemento (gennaio 2015)
- Rapporto di impatto ambientale – complemento atti n. 2 (febbraio 2015);
- Complemento alle Canalizzazioni – variante (descrittivo), 13.01.2015
- Pianta P.Terra, 1:100 1206.01, 18.04.14;
- Pianta P.Tetto, 1:100, 1206.02, 18.04.14;
- Sezioni e viste, 1:100, 18.4.14, 1206.03;
- Planimetria piano canalizzazione variante, 1:1000, 1206.04v, 7.01.2015;

- Piano canalizzazioni – variante, 1:100, 1206.05v, 7.01.15;
- Dettaglio fossa infiltrazione e ritenzione / sez X-X, 1:20, 1206.06v, 7.01.2015;
- Dettaglio pozzo Valvola di Ritegno / sez Y-Y, 1:20, 1206.07v, 7.01.2015;
- Pianta zona evacuazione AC meteoriche variante, 1206.08v, 7.01.15;
- Airport Lugano – Impact Analysis to ATC Radio Systems by new hangar, skyguide, 21.07.2014.

1.4 *Permesso per l'immissione delle acque*

È rilasciato il permesso secondo l'articolo 7 capoverso 2 della legge federale sulla protezione delle acque (LPac; RS 814.20) per l'immissione delle acque meteoriche nel Barboi.

2. **Oneri e condizioni**

2.1 *Oneri di costruzione generali*

- 2.1.1 La costruzione deve avvenire secondo la documentazione approvata. Modifiche sostanziali possono essere eseguite soltanto previa approvazione delle autorità federali.
- 2.1.2 Durante la fase di costruzione deve essere garantita in ogni momento la sicurezza dell'esercizio. La direzione dell'aeroporto è responsabile del relativo coordinamento.
- 2.1.3 I servizi cantonali sono autorizzati a verificare gli oneri da essi richiesti e a effettuare i necessari sopralluoghi. In caso di divergenze tra i servizi responsabili e la richiedente, deve essere interpellato il DATEC che decide in merito.
- 2.1.4 Il committente, o il suo rappresentante, è responsabile della notifica di tutte le condizioni, oneri e termini in relazione all'autorizzazione di costruzione dell'impresa in questione. Se durante la realizzazione del progetto cambia il committente o l'autore del progetto, occorre comunicarlo per iscritto ai servizi responsabili. Finché ciò non avviene, la responsabilità è del committente o dell'autore del progetto originario.

2.2 *Parcheggi*

I parcheggi accessibili dalla via Aeroporto sono riservati ai dipendenti dell'aeroporto e non possono essere messi a disposizione dei passeggeri e di altri utenti.

2.3 *Oneri specifici della navigazione aerea concernenti le luci di guida*

- 2.3.1 Gli oneri della Divisione SI dell'UFAC contenuti nell'esame aeronautico devono essere osservati rispettivamente attuati (allegato 1).

2.3.2 I lavori di costruzione potranno iniziare solo una volta che l'UFAC avrà esaminato la documentazione complementare richiesta e rilasciato il suo nullaosta.

2.3.3 L'impianto può essere utilizzato per il traffico di volo soltanto dopo il nullaosta da parte dell'UFAC.

2.3.4 L'esercente dell'aerodromo deve garantire un'informazione tempestiva e adeguata agli utenti nonché la pubblicazione completa dei dati rilevanti per l'aviazione.

2.4 *Protezione dei lavoratori*

2.4.1 Con adeguate misure va garantito il volume d'aria minimo per posto di lavoro (in particolare per il locale dogana pass).

2.4.2 I sopraluce sul tetto devono avere una superficie di copertura resistente alla rottura oppure devono essere resi sicuri come illustrato al capitolo 3, sezione 2 dell'ordinanza sui lavori di costruzione (OLCostr).

2.4.3 Occorre prevedere le necessarie installazioni per consentire un'esecuzione senza pericoli dei lavori di pulizia e di manutenzione di edifici, installazioni e impianti.

2.4.4 La superficie delle rampe deve essere antiscivolo.

2.4.5 L'ultimazione del progetto deve essere notificata per collaudo

a) all'Ispettorato federale del lavoro e

b) all'Ufficio dell'ispettorato del lavoro del Cantone Ticino.

La messa in esercizio dei locali può avvenire solo dopo il rilascio del nullaosta da parte dell'Ufficio dell'ispettorato cantonale del lavoro.

2.5 *Protezione antincendio*

Devono essere attuate le misure secondo l'attestato di conformità antincendio e il relativo complemento.

2.6 *Protezione antisismica*

La richiedente garantisce che il dimensionamento della costruzione rispetta la norma SIA n. 261 e considera anche il rischio sismico.

2.7 *Risparmio energetico*

2.7.1 I coefficienti U delle finestre e degli altri elementi costruttivi dovranno rispettare i valori indicati nella verifica energetica del 9 maggio 2014.

2.7.2 La pompa di calore dovrà essere dimensionata e utilizzata per il riscaldamento e la produzione di acqua calda sanitaria tutto l'anno.

2.7.3 In caso di cambiamenti dovrà essere inoltrato un nuovo incarto energia per approvazione.

2.8 *Oneri della protezione dell'ambiente*

2.8.1 Protezione dell'aria

Per quanto riguarda la fase dei lavori, la misura AR1 – provvedimenti del gruppo A per la fase di cantiere conformemente al RIA capitolo 6 pagina 52 deve essere attuata, tenendo conto in particolare delle misure V1, M1, M4, M11, M12, M15, T1, T2, T3, T4, T5, T6, T8, T9, T10, T12, T13, G1, G2, G3, G4, G5, G6, G7, G8, G9, A1, B2 e B4.

2.8.2 Rumore

- a) Per quanto riguarda la fase dei lavori, la misura RU1 – provvedimenti del gruppo B per la fase di cantiere conformemente al RIA capitolo 6 pagina 52 deve essere attuata.
- b) Per quanto riguarda la fase dei lavori, la misura RU2 – provvedimenti del gruppo A per il traffico di cantiere conformemente al RIA capitolo 6 pagina 52 deve essere attuata.

2.8.3 Vibrazioni

Nel caso in cui, contrariamente al rapporto d'impatto ambientale, venissero impiegate procedure di costruzione o macchinari per l'edilizia che possono provocare vibrazioni, devono essere adottate le seguenti misure:

- per gli edifici maggiormente esposti alle immissioni causate dalle vibrazioni, eseguire a titolo precauzionale le necessarie prove a futura memoria;
- i metodi di lavorazione devono essere adeguati alla situazione in modo da limitare per quanto possibile la produzione di scosse o vibrazioni moleste;
- in caso di necessità dovranno essere adottate adeguate misure di contenimento atte a ridurre le immissioni moleste;
- l'impresa di costruzione dovrà procedere con la necessaria informazione agli abitanti interessati sui periodi di lavoro durante i quali potranno verificarsi disturbi causati dalle vibrazioni.

2.8.4 Protezione delle acque

- a) Le misure
 - IR1 – prodotti di assorbimento;
 - IR2 – manuale di intervento;
 - IR3 – stoccaggio delle sostanze;
 - IR4 – catasto delle sostanze;conformemente al RIA capitolo 6 pagina 53, devono essere attuate.
- b) Le acque luride devono essere convogliate nella canalizzazione secondo il PGS dell'aeroporto.
- c) Lo smaltimento delle acque meteoriche della porzione ovest dei tetti dei nuovi hangar avverrà come segue:
 - eventi meteorologici di debole intensità: immissione diretta nel riale Barboi;
 - eventi meteorologici di media-forte intensità: chiusura della valvola di ritegno quando il livello del riale Barboi raggiunge 3/4 dell'altezza dell'argine. Riempimento della camera di ritenzione;
 - in caso di riempimento totale della camera di ritenzione: immissione delle acque in esubero nella canalizzazione acque chiare tramite troppo-pieno.
- d) Lo sbocco della canalizzazione nel riale Barboi non deve sporgere e deve essere consolidato in modo da evitare erosioni e instabilità locali. La sistemazione della scarpata d'argine deve essere il più possibile naturale e a fine lavori dovrà essere ripristinato lo stato iniziale.
- e) I piazzali sul lato ovest dei previsti hangar dovranno essere pavimentati con materiali drenanti (eccezione spazio carico-scarico).
- f) Durante la fase di costruzione sono da attuare le misure:
 - AC1 – obbligo di diligenza;
 - AC2 – manufatto per l'immissione delle acque meteoriche;
 - AC3 – acqua di lavaggio dell'impianto di betonaggio;
 - AC4 – sostanze potenzialmente inquinanti utilizzate in cantiere;
 - AC6 – scavi al di sotto del livello di falda.

2.8.5 Siti inquinati

- a) Durante la fase di costruzione è da attuare la misura SC1 – prelievo e analisi chimica, conformemente al RIA capitolo 6 pagina 53.
- b) In aggiunta alla misura SC1 è da effettuare un prelievo supplementare del materiale di scavo nel settore dell'hangar nord.

- c) I controlli secondo l'ordinanza tecnica sui rifiuti (OTR) così come lo smaltimento conforme dei materiali devono essere affidati a uno studio ambientale specializzato.
- d) I controlli OTR eseguiti sono da notificare alla SPAAS tramite un breve rapporto finale.

2.8.6 Gestione dei rifiuti

- a) Prima dell'inizio della fase di cantiere deve essere aggiornato il concetto di smaltimento dei rifiuti indicando le vie di smaltimento in funzione delle analisi chimiche che si prevede di eseguire.
- b) Prima dell'inizio della fase di cantiere deve essere elaborata una perizia specialistica per l'identificazione e lo smaltimento di materiali con amianto.

3. Opposizioni

Le opposizioni sono respinte se non sono state accolte nella decisione.

4. Emolumenti

- 4.1 La tassa per la presente decisione è calcolata secondo il tempo impiegato e fatturata alla richiedente separatamente.
- 4.2 Le spese di vigilanza sul rispetto degli oneri disposti sono riscossi separatamente.

5. Notifica e comunicazione

Notifica per raccomandata a:

- Municipio Città di Lugano, 6900 Lugano
- Lugano Airport SA, via Aeroporto, 6982 Agno
- Municipio del Comune di Agno, 6982 Agno (opponente n. 1)
- A._____ (opponente n. 2)
- I._____ (opponente n. 3).

Per conoscenza a:

- Amministrazione federale delle dogane AFD, Comando Corpo delle guardie confine, 3003 Berna
- Segreteria di Stato dell'economia SECO, Ispettorato federale del lavoro, 3003 Berna

- Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), 3003 Berna
- Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), Sezione EIA e organizzazione del territorio, 3003 Berna
- Dipartimento del territorio del Cantone Ticino, Servizi generali, 6500 Bellinzona
- Skyguide SA, Flugplatzstrasse 44, 3123 Belp

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni
agente attraverso l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC)

Peter Müller, Direttore

Allegati:

- Allegato 1: esame aeronautico della Divisione SI
- Allegato 2: Capitolo 6 – Ricapitolazione delle misure (pagine 52 e 53 del RIA)

Rimedi giuridici

Contro la presente decisione o parti di essa può essere interposto un ricorso di diritto amministrativo entro 30 giorni presso il Tribunale amministrativo federale, casella postale, 9023 San Gallo. Il termine di ricorso decorre dal giorno successivo alla notifica personale alle parti in caso di notifica e dal giorno successivo alla pubblicazione in un foglio ufficiale in caso di pubblicazione. I termini non decorrono dal 18 dicembre al 2 gennaio.

L'atto di ricorso deve essere redatto in una lingua ufficiale e contenere le conclusioni, i motivi, l'indicazione dei mezzi di prova e la firma del ricorrente. Devono essere allegati la decisione impugnata e i documenti indicati come mezzi di prova, se sono in possesso del ricorrente. È inoltre necessario allegare la procura generale di un eventuale rappresentante.