Bundesverwaltungsgericht

Tribunal administratif fédéral

Tribunale amministrativo federale

Tribunal administrativ federal

Corte I
A-1841/2006
{T 0/2}

Sentenza del 3 novembre 2008

Composizione

Giudici Claudia Pasqualetto Péquignot (presidente del collegio), Jürg Kölliker, André Moser,
cancelliere Marco Savoldelli.

Parti

X._____,
patrocinata dall'avv. Gabriele Padlina,
via Lavizzari 19 a, 6850 Mendrisio,
ricorrente,

contro

Ferrovie Federali Svizzere (FFS),
Divisione infrastruttura, grandi progetti, rumore,
Schanzenstrasse 5, 3000 Berna 65,
controparte,

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

Oggetto

Progetto di risanamento fonico ferroviario della tratta Immensee-Como S. Giovanni (km 193.508-195.343; Comune di Capolago).

Fatti:

A.
Nel 1998 è stato elaborato dalle Ferrovie federali svizzere (FFS, controparte) un progetto di risanamento fonico concernente il Comune di Capolago. In seguito, il progetto in questione è stato ritirato.

B.
Il 30 aprile 2004, le FFS hanno nuovamente inoltrato all'Ufficio federale dei trasporti (UFT, autorità inferiore) una richiesta d'approvazione dei piani per il risanamento fonico nel Comune di Capolago. Il progetto riguardava la tratta compresa tra il km 193.508 e il km 195.343 della linea Immensee – Como San Giovanni (I) ed è stato pubblicato presso la cancelleria comunale di Capolago dal 1. giugno al 1. luglio 2004.

C.
Contro il progetto presentato dalle FFS, X._____ ha formulato opposizione il 24 giugno 2004 in qualità di proprietaria della particella no. [...] RFD Capolago, [...]. Con quell'atto, essa postulava in via principale che, limitatamente al settore R2, il progetto venisse respinto; in via subordinata, domandava una modifica dei piani e degli interventi di risanamento previsti. L'opponente avanzava inoltre una richiesta di risarcimento per deprezzamento dell'immobile, diminuzione del valore locativo e perdita di guadagno rispettivamente d'immagine ritenendo infine necessario l'allestimento di una perizia su una serie di aspetti diversi. In via subordinata, chiedeva invece un'indennità per espropriazione materiale e per deprezzamento dello stabile e del valore locativo dell'immobile (sempre da quantificarsi sulla base di una perizia).

D.
Con decisione del 29 maggio 2006, l'autorità di prima istanza ha respinto le opposizioni interposte, tra cui quella di X._____, e approvato il progetto di risanamento. Nel contempo essa ha accordato delle facilitazioni, concernenti segnatamente anche la particella no. [...] RFD Capolago.

E.
La decisione dell'autorità di prima istanza è stata impugnata da X._____ (ricorrente) con ricorso del 28 giugno 2006 davanti all'allora Commissione di ricorso in materia d'infrastruttura e ambiente (CRINAM). Con tale atto la ricorrente postula in via principale, che il

progetto venga respinto relativamente al settore R2; in via subordinata, chiede che vengano modificati i piani e gli interventi di risanamento previsti. Così come con l'opposizione, la ricorrente domanda infine il pagamento di un risarcimento per perdita di valore dell'immobile, di valore locativo e di guadagno in relazione al commercio svolto sullo stesso e rinnova la richiesta di allestimento di una perizia. In via subordinata, chiede invece un'indennità per espropriazione materiale, deprezzamento dello stabile e del valore locativo dell'immobile (sempre da quantificarsi sulla base di una perizia).

F.
Le prese di posizione della controparte e dell'autorità di prima istanza datano del 3 rispettivamente del 5 ottobre 2006. Rilevando che i contenuti del ricorso ricalcano quelli dell'opposizione a suo tempo interposta, le FFS rinviano alle loro osservazioni del 1. ottobre 2005. L'UFT domanda che il ricorso venga respinto, chiedendo il riconoscimento dell'entrata in forza parziale della decisione impugnata per tutte le parti del progetto non toccate dal ricorso rispettivamente della mancanza di effetto sospensivo del ricorso in relazione con le parti del progetto che non hanno un legame diretto con la procedura.

G.
Una volta sentite le parti in causa, con decisione incidentale del 20 novembre 2006, la CRINAM ha accertato l'assenza di effetto sospensivo del ricorso riguardo ai settori da L1 a L4 e R1 rispettivamente R3 dei piani approvati con la decisione impugnata. Essa ha invece espressamente dichiarato come non cresciuta in giudicato la problematica legata al rivestimento di un muro di sostegno ad est della ferrovia. La decisione incidentale della CRINAM non è stata ulteriormente impugnata.

H.
Al momento dello scioglimento della CRINAM, il 31 dicembre 2006, l'incarto è stato trasmesso al Tribunale amministrativo federale. Con scritto del 12 gennaio 2007, quest'ultimo ha confermato la ripresa del gravame comunicando la composizione del collegio giudicante.

I.
Con ordinanza del 27 febbraio 2007 il Tribunale amministrativo federale ha chiesto all'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM, autorità specializzata) di determinarsi sulla fattispecie, ciò che quest'ultimo ha fatto il 27 marzo seguente. Con la sua presa di posizione, dopo aver nuovamente evidenziato i principali aspetti inerenti al risanamento fonico

della tratta in questione, l'UFAM conclude che la decisione dell'autorità di prima istanza è conforme al diritto ambientale federale.

J.
Corrispondendo anche alla richiesta della ricorrente di essere sentita personalmente, l'8 maggio 2007 è stato esperito il sopralluogo. Alla presenza delle parti, che hanno confermato le proprie richieste e allegazioni, il presidente del collegio ha constatato la topografia dei luoghi con riferimento alle singole opere previste dal progetto approvato dall'autorità di prima istanza. Egli ha quindi proceduto a un complemento dell'istruttoria formulando una serie di quesiti, contestualmente ai quali ha pure richiesto alla ricorrente l'invio di un piano dell'immobile con l'indicazione delle finestre dei locali sensibili al rumore ed alla controparte di una copia di una serie di piani concernenti il progetto elaborato anteriormente, come anche la tabella del carico fonico ad esso acclusa.

K.
I documenti richiesti sono stati trasmessi allo scrivente Tribunale l'8 e l'11 giugno 2007. In luogo di un rilievo dettagliato dei singoli piani componenti l'immobile, la ricorrente ha inviato una documentazione fotografica e descrittiva dello stesso.

L.
Ulteriori fatti e argomentazioni verranno ripresi, per quanto necessario, in diritto.

Diritto:

1.

1.1 Il Tribunale amministrativo federale è competente per decidere il presente gravame in virtù degli art. 1, 31, 32, 33 e 53 cpv. 2 della legge federale del 17 giugno 2005 sul Tribunale amministrativo federale (LTAF; RS 173.32).

Fatta eccezione per quanto direttamente prescritto dalla LTAF così come da eventuali normative speciali (cfr. art. 37 LTAF e art. 2 e 4 della legge federale del 20 dicembre 1968 sulla procedura amministrativa [PA; RS 172.021]), la presente procedura soggiace alla PA.

1.2 Impugnato con atto tempestivo (art. 22 segg. PA, art. 50 PA), nel rispetto delle esigenze di forma e di contenuto previste dalla legge (art. 52 PA), il provvedimento in esame è una decisione fondata sul diritto pubblico federale ai sensi dell'art. 5 PA emanata nell'ambito di una procedura di approvazione dei piani giusta l'art. 18 segg. della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101).

1.3 Durante la pubblicazione del progetto, la ricorrente ha inoltrato un'opposizione, che è stata respinta per quanto ricevibile. L'UFT ha inoltre approvato una richiesta di facilitazioni, segnatamente circa l'immobile della ricorrente. Di conseguenza, anche la sua legittimazione ad inoltrare ricorso è pacifica (art. 48 PA).

1.4 Nella misura in cui l'oggetto del litigio non oltrepassa le conclusioni formulate durante il termine di pubblicazione (cfr. successive consid. 7.4 e 9.3; DTF 133 II 30, consid. 2; decisione del Tribunale amministrativo federale A-672/2008 del 4 agosto 2008, consid. 2.2), il ricorso è ricevibilie in ordine e dev'essere esaminato nel merito.

2.
Con ricorso al Tribunale amministrativo federale, possono essere invocati la violazione del diritto federale, l'accertamento inesatto o incompleto di fatti giuridicamente rilevanti e l'inadeguatezza (art. 49 PA). Il Tribunale amministrativo federale non è vincolato né dai motivi addotti (art. 62 cpv. 4 PA), né dalle considerazioni giuridiche della decisione impugnata, né dalle argomentazioni delle parti (PIERRE MOOR, Droit administratif, vol. II, Berna 2002, no. 2.2.6.5.). I principi della massima inquisitoria e dell'applicazione d'ufficio del diritto sono tuttavia limitati. L'autorità competente procede infatti spontaneamente a constatazioni complementari o esamina altri punti di diritto solo se dalle censure sollevate o dagli atti risultino indizi in tal senso (cfr. DTF 122 V 157 consid. 1a; DTF 121 V 204 consid. 6c; DTAF 2007/27, consid. 3.3; ALFRED KÖLZ/ISABELLE HÄNER, Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, 2. edizione, Zurigo 1998, no. 674 segg.).

3.

3.1 La legge federale del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente (LPAmb, RS 814.01), che ha tra i suoi scopi quello di proteggere l'uomo da effetti dannosi e molesti (art. 1 cpv. 1 LPAmb), prescrive che le emissioni – incluse quelle di rumore – devono essere limitate con misure applicate alla fonte (art. 11 cpv. 1 LPAmb). La valutazione degli

effetti dannosi o molesti avviene sulla base di valori limite di immissione, stabiliti per via d'ordinanza dal Consiglio federale (VLI; art. 13 cpv. 1 LPAmb). I VLI concernenti il rumore causato dai treni sono contenuti nell'allegato 4 dell'ordinanza del 15 dicembre 1986 contro l'inquinamento fonico (OIF; RS 814.41) e variano a seconda del grado di sensibilità corrispondente alla zona di utilizzazione in cui – secondo le normative federali, cantonali e comunali sulla pianificazione del territorio – è inserito un determinato sedime.

Nel caso un impianto non soddisfi alla LPAmb o a norme ecologiche di altre leggi federali, esso deve essere risanato (art. 16 LPAmb).

3.2 A complemento della LPAmb, il 1. ottobre 2000 è entrata in vigore la legge federale del 24 marzo 2000 concernente il risanamento fonico delle ferrovie (LRFF; RS 742.144), la quale prevede una serie di misure contro l'inquinamento fonico stabilendo pure un ordine tra loro (art. 1 cpv. 1 LRFF). In base a questa normativa, il risanamento fonico deve essere raggiunto: in primo luogo, mediante provvedimenti tecnici volti a limitare le emissioni dei veicoli ferroviari; in secondo luogo, mediante provvedimenti edili volti a limitare le emissioni di impianti ferroviari fissi esistenti, concentrati in via prioritaria sulle tratte dei corridoi huckepack (art. 7 cpv. 5 LRFF); in terzo luogo, mediante provvedimenti d'isolamento acustico sugli edifici esistenti.

Aspetti specifici, riguardanti segnatamente il carattere e l'estensione delle citate misure, sono infine regolati nell'ordinanza federale del 14 dicembre 2001 concernente il risanamento fonico delle ferrovie (ORFF; 742.144.1). Giusta l'ORFF, tra i provvedimenti di risanamento volti a limitare le emissioni di impianti ferroviari fissi esistenti si annoverano la posa di pareti antirumore (art. 19 segg. ORFF). I provvedimenti di isolamento acustico sugli edifici esistenti sono invece costituiti dalla posa di finestre insonorizzate o misure con effetti simili (art. 30 ORFF).

3.3 La determinazione delle immissioni foniche avviene in base a livelli di valutazione stabiliti nel cosiddetto piano delle emissioni (art. 18 cpv. 1 ORFF; PETER HÄNNI, Lärmsanierung von Eisenbahnen, Baurecht [BR] 2005, pag. 63). Tale piano non si basa sulla situazione attuale bensì contiene, per ogni segmento di tratta, una previsione delle emissioni foniche al 31 dicembre 2015 (art. 6 cpv. 1 LRFF, art. 17 cpv. 1 ORFF). Esso prende in considerazione le emissioni di veicoli ferroviari risanati come pure l'entità e la struttura del traffico previsti a quella da-

ta (art. 6 cpv. 2 LRFF, art. 17 cpv. 2 ORFF; decisione del Tribunale federale 1A.116/2006 dell'8 novembre 2006, consid. 6). Il piano delle emissioni ha carattere pubblico e costituisce la base per la determinazione di provvedimenti edili di risanamento (art. 6 cpv. 1 LRFF).

3.4 La portata dei provvedimenti di risanamento menzionati è stabilita all'art. 7 LRFF. Per gli impianti ferroviari fissi esistenti, devono essere di principio ordinati gli interventi edili necessari al rispetto dei VLI (art. 7 cpv. 1 LRFF; art. 19 cpv. 1 ORFF). L'altezza di costruzioni di protezione fonica non deve superare i 2 m dal limite superiore delle rotaie. Se circostanze particolari lo richiedono e per quanto interessi preponderanti non vi si oppongano, l'UFT può però ordinare l'esecuzione di pareti antirumore anche più alte (art. 21 ORFF).

Nel caso il risanamento dovesse causare costi sproporzionati oppure interessi pubblici preponderanti lo impongano, segnatamente nel campo della protezione dei siti, della natura e del paesaggio, della sicurezza del traffico ferroviario o del suo esercizio, all'art. 7 cpv. 1 LRFF può essere derogato (decisioni del Tribunale amministrativo federale A-672/2008 del 4 agosto 2008, consid. 4; A-8698/2007 del 4 luglio 2008, consid. 5; A-1836/2006 del 12 febbraio 2007, consid. 7). Di norma, i costi di costruzioni di protezione fonica sono ritenuti proporzionati se il rapporto tra i costi delle opere e i benefici per la popolazione interessata è pari al massimo ad un coefficiente di 80 (art. 20 cpv. 1 ORFF, che rinvia all'allegato 3 della stessa; PETER HÄNNI, op. cit., pag. 63 seg.). Essi vengono interamente assunti dalla Confederazione (art. 8 LRFF).

3.5 Se i VLI continuano ad essere superati anche dopo aver preso provvedimenti edili proporzionati volti a limitare le emissioni di impianti ferroviari esistenti, le normative in vigore prevedono che i proprietari di edifici esistenti – ovvero, di manufatti il cui permesso di costruzione era esecutivo il 1. gennaio 1985 (art. 10 cpv. 4 LRFF) – sono tenuti a isolare le finestre dei locali sensibili al rumore o a prendere provvedimenti edili analoghi. In simili circostanze, la Confederazione corrisponde loro, a fondo perso, il 50% dei costi sostenuti (art. 10 cpv. 2 LRFF). Nel caso siano superati anche i valori di allarme, i costi vengono per contro assunti interamente (VLA; art. 10 cpv. 1 e 2 LRFF). Per quanto riguarda le camere da letto, l'ORFF riconosce inoltre al proprietario i costi per l'installazione di ventilatori insonorizzati (art. 31 cpv. 1 lett. b ORFF).

In base alla decisione di approvazione dei piani passata in giudicato, i Cantoni stabiliscono quali locali, in cui siano superati i VLI o i VLA, vadano considerati sensibili al rumore (art. 32 cpv. 1 ORFF). Previa approvazione dei Cantoni, i proprietari possono adottare anche misure di isolamento acustico differenti, a condizione che esse consentano di ridurre in misura equivalente il rumore all'interno dei locali (art. 32 cpv. 3 ORFF). Anche in tal caso, la Confederazione corrisponde al proprietario comunque unicamente i costi fino ad un importo massimo uguale a quelli che insorgerebbero per l'installazione di finestre insonorizzate (art. 31 cpv. 1 lett. a ORFF).

4.
La ricorrente contesta la decisione di approvazione dei piani del 29 maggio 2006 dell'UFT.

Come visto, essa domanda: in via principale, che la stessa venga respinta (recte: annullata) relativamente al settore R2; in via subordinata, che vengano modificati i piani e gli interventi di risanamento previsti. A sostegno di entrambe le sue richieste, la ricorrente censura sia la valutazione degli aspetti fonici alla base del progetto (consid. 5-6), sia l'esecuzione dei provvedimenti edili pianificati sugli impianti ferroviari fissi esistenti (consid. 7-8), sia le misure d'isolamento acustico previste sul suo immobile (consid. 9).

A complemento del ricorso, essa denuncia infine l'omissione da parte dell'UFT della trattazione della problematica delle crescenti vibrazioni dovute alla ferrovia (consid. 10), chiede che le venga riconosciuto il diritto ad un risarcimento per perdita di valore dell’immobile, di valore locativo e di guadagno in relazione al commercio svolto sullo stesso. In subordine, postula il riconoscimento un'indennità per espropriazione materiale (consid. 11).

5.
Preliminarmente, la ricorrente critica l'applicazione dell'ORFF al caso in esame. Essa ritiene, senza per altro sostanziare ulteriormente la sua censura, che il richiamo a tale normativa da parte dell'UFT permetta di eludere la LPAmb.

A torto. La ricorrente in effetti non considera che l'ORFF basa a sua volta sulla LRFF che, quale legge più recente e specifica (art. 1 cpv. 1 LRFF), ha precedenza sull'applicazione della LPAmb (decisione della Commissione di ricorso del Dipartimento federale dell'ambiente, dei

trasporti, dell'energia e delle comunicazioni A-2002-10 dell'11 febbraio 2003, consid. 14.6).

Sempre preliminarmente, con riferimento all'art. 2 dell'allegato 3 OIF, la ricorrente invoca l'applicazione al caso in esame di limiti di pianificazione pari a 55dB di giorno e 45 dB di notte.

Anche in questo caso, a torto. Contrariamente a quanto vale per la costruzione di nuovi impianti fissi – per cui fanno effettivamente stato i valori di pianificazione (art. 25 cpv. 1 LPAmb) –, la valutazione degli effetti dannosi o molesti di impianti fissi esistenti su edifici e la necessità di un eventuale risanamento avviene infatti sulla base dei VLI, stabiliti – per quanto riguarda il rumore dei treni – nell'allegato 4 dell'OIF (l'allegato 3, citato dalla ricorrente, concerne per contro il rumore ingenerato dal traffico stradale). Per un immobile sito in una zona con grado di sensibilità II, come la particella no. [...] RFD Capolago, i VLI si attestano a 60 dB di giorno e a 50dB di notte. Tali limiti costituiscono nel caso in esame il punto di riferimento per la valutazione degli effetti dannosi giusta l'art. 13 cpv. 1 LPAmb e della necessità di risanamento giusta l'art. 16 LPAmb rispettivamente giusta la LRFF e l'ORFF, normative emanate a suo complemento.

6.
Per quanto riguarda il progetto vero e proprio approvato dall'UFT, la ricorrente ne contesta innanzitutto la tabella del carico fonico. Essa postula una sua verifica ed un suo aggiornamento giusta l'art. 5 ORFF, a suo dire violato dall'autorità di prima istanza. In sostanza, la ricorrente denuncia un accertamento lacunoso dei valori determinanti da parte delle FFS e la necessità di un loro aggiornamento, sostenendo che la prova che i dati sul carico fonico su cui basa il progetto non sono attendibili sarebbe data dal fatto che tra la prima e la seconda pubblicazione non solo non vengono registrati aumenti dei valori riportati nella tabella – ciò che andrebbe messo in relazione con l'incremento del traffico avvenuto nel frattempo –, bensì si può constatare addirittura una loro inspiegabile diminuzione.

6.1 Sennonché, una simile argomentazione risulta essere errata. Essa non tiene infatti conto del fatto che – sebbene l'art. 38 cpv. 1 OIF preveda in via generale che le immissioni foniche possano essere definite tramite misurazioni – in ambito di risanamento fonico delle ferrovie la determinazione delle immissioni foniche su singole particelle avviene

in base a previsioni per l'orizzonte di pianificazione 2015, contenute nel piano delle emissioni (art. 6 cpv. 1 LRFF; art. 17 cpv. 1 ORFF).

Queste previsioni vengono calcolate con l'ausilio del modello svizzero delle emissioni e delle immissioni per il calcolo del rumore ferroviario (SEMIBEL), metodo espressamente riconosciuto dalla giurisprudenza come conforme alla legge (decisione della Commissione federale di ricorso in materia d'infrastrutture e ambiente [CRINAM] A-2004-117 del 26 aprile 2006, consid. 21, confermata dal Tribunale federale con giudizio dell'8 novembre 2006 [menzionato inc. 1A.116/2006]; PETER HÄNNI, op. cit., pag. 64 seg.).

Date queste premesse, è del tutto normale che dal paragone delle tabelle del carico fonico annesse ai due progetti delle FFS – quello precedente e quello attuale – non emergano differenze di rilievo dovute all'aumento del traffico ferroviario. Giusta gli art. 6 cpv.1 LRFF e 17 cpv. 2 ORFF, entrambe ne tengono infatti già implicitamente conto. Diverso è per contro il discorso per quanto riguarda i provvedimenti edili antirumore previsti dai due progetti. Quantunque basati sui dati elaborati con il modello SEMIBEL, essi – differenziandosi per altezza e struttura – hanno infatti concreta influenza sulla valutazione dei valori di immissione fonica pronosticati per il 2015. Di qui – considerate le variazioni a livello della costruzione delle pareti antirumore tra i due progetti, evidenziate in sede di sopralluogo e confermate con l'invio dei piani richiesti l'8 giugno 2007 – anche la flessione dei dati contenuti nella tabella del carico fonico del 2004 rispetto a quelli di due anni prima.

6.2 Per quanto riguarda la possibilità di eseguire delle vere e proprie misurazioni complementari a quelle ottenute applicando SEMIBEL, occorre infine aggiungere che, per giurisprudenza, essa è riconosciuta solo se vi siano situazioni di rumore o di propagazione acustica particolari: segnatamente, quando attraverso l'applicazione del modello SEMIBEL non sia possibile procedere a calcoli sufficientemente precisi (ad esempio a causa di rilevanti problemi di riflessione) o quando – oltre al rumore del passaggio dei treni – si registrino altre fonti di rumore legate all'attività ferroviaria (come in presenza di stazioni di smistamento di una certa importanza), che costituiscono la fonte di una rilevante parte del rumore totale (cfr. decisione del Tribunale amministrativo federale A-8698/2007 del 4 luglio 2008, consid. 5.4; decisione della CRINAM A-2005-284 del 26 luglio 2006, consid. 9; cfr. inoltre la

specifica pubblicazione edita dall'UFT “Lärmsanierung der Eisenbahnen – Leitfaden für die Projektierung baulicher Massnahmen”, Berna 2003, pag. 13). Così però non è nel caso in esame. La ricorrente non indica infatti concretamente nessuna situazione specifica, nel senso inteso dalla giurisprudenza, che giustifichi l'esecuzione di tali misurazioni.

Contrariamente a quanto da lei sostenuto, occorre pertanto concludere che il calcolo del carico fonico su cui basa la decisione di approvazione dei piani qui impugnata è conforme alle normative federali in materia. In conseguenza, a conferma della decisione dell'UFT, la richiesta di procedere a nuove misurazioni rispettivamente all'allestimento di una perizia fonica dev'essere respinta.

6.3 Un aggiornamento dei dati sul carico fonico non è per altro necessario neppure alla luce della pianificazione di eventuali nuovi progetti ferroviari quali – per prendere l'esempio citato dalla ricorrente – quello della nuova tratta tra Mendrisio e l'aeroporto italiano della Malpensa. Eventuali provvedimenti di protezione fonica complementari su tronchi esistenti, dovuti a nuovi progetti non ancora contemplati dalla LRFF (cfr. allegato 2 della stessa), devono infatti essere considerati durante una procedura di approvazione dei piani ad hoc (cfr. messaggio del 1. marzo 1999 concernente il risanamento fonico delle ferrovie, Foglio federale [FF] 1999, 4234 segg., 4241). La problematica sollevata esula quindi dai contenuti della procedura che ci occupa.

7.
Per quel che attiene alla costruzione dei provvedimenti edili pianificati dalle FFS giusta l'art. 1 cpv. 2 lett. b LRFF, poiché munita di porte di sicurezza, la ricorrente mette innanzitutto in dubbio l'efficacia della parete no. 16 (consid. 7.1). Essa censura quindi l'altezza della parete no. 17. In proposito, considera insufficienti i 2 m previsti dal progetto, per una lunghezza di 73 m complessivi, invocando la necessità di combattere l'inquinamento fonico (consid. 7.2). Oltre al suo innalzamento, la ricorrente domanda che la parete no. 17 venga coperta con materiale fonoassorbente da entrambi i lati, onde evitare il rumore riflesso dalla strada che scorre davanti al suo immobile (consid. 7.3). Con riferimento alla contigua parete no. 18, prevista di un'altezza di 2,5 m per una lunghezza di 29 m, essa denuncia infine la scelta dell'UFT di non entrare nel merito delle proposte formulate dagli specialisti paesaggisti a suo tempo interpellati (cfr. doc. 2 prodotto dalla controparte), che

proponevano un ricupero qualitativo dell'area della stazione (consid. 7.4).

7.1 Per quanto ammissibile, poiché con la decisione incidentale resa il 20 novembre 2006 – in base alle conclusioni tratte in via principale dalla ricorrente – la CRINAM ha infatti accertato l'assenza di effetto sospensivo del ricorso anche per quanto concerne il settore R1, la censura riguardante la parete no. 16 è priva di fondamento. Alla luce della delucidazione fornita da controparte in sede di sopralluogo, secondo cui, salvo incidenti, queste porte verranno utilizzate solo in caso di lavori di manutenzione, e del fatto che il materiale di cui sono composte tali porte è anch'esso fonoassorbente come il resto della parete, non vi sono infatti elementi concreti che possano fare dubitare della loro qualità. L'idoneità dei materiali utilizzati è stata per altro esplicitamente confermata, sempre durante il sopralluogo, dall'autorità specializzata, la quale ha sottolineato che tutte le pareti antirumore vengono costruite con materiali collaudati e approvati dall'EMPA (Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt).

7.2 Per quanto riguarda l'innalzamento della parete no. 17, va osservato quanto segue.

7.2.1 Giusta l'art. 21 ORFF, l'altezza delle costruzioni di protezione fonica non deve di norma superare 2 m dal limite superiore delle rotaie. L'UFT può ordinare la costruzione di protezioni foniche più alte, solo se “circostanze particolari” lo richiedano.

L'ORFF non specifica in cosa queste circostanze concretamente consistano. Il concetto di “circostanze particolari” contenuto nella norma citata è una cosiddetta nozione giuridica indeterminata, che deve essere interpretata di caso in caso, nel rispetto delle peculiarità della singola fattispecie.

Per costante giurisprudenza, l'aspetto della corretta applicazione di una nozione giuridica indeterminata costituisce una questione di diritto, che, come tale, il Tribunale amministrativo federale è chiamato a verificare con pieno potere d'esame (al riguardo cfr. però DTF 133 II 35, consid. 3, che sottolinea come in presenza di questioni tecniche specifiche questo principio possa essere relativizzato).

7.2.2 Per garantire un'applicazione unitaria ed escludere disparità di trattamento, proprio sulla base delle sue conoscenze tecniche specifi-

che, l'UFT ha elaborato in proposito una guida per la progettazione di misure edili (l'edizione 2003, cui viene in seguito fatto riferimento, è disponibile solo in tedesco e francese). Nonostante l'estensione del potere d'esame di cui gode e l'assenza di effetto vincolante della pubblicazione citata nei suoi confronti, nella misura in cui permette una corretta interpretazione dell'art. 21 cpv. 2 ORFF nel caso singolo, lo scrivente Tribunale ritiene se ne debba tenere conto anche in questa sede (cfr. analogamente la decisione della CRINAM A-2005-36 dell'11 luglio 2006, consid. 12.2; ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. edizione, Zurigo/Basilea/Ginevra 2006, no. 128; PIERRE TSCHANNEN/ULRICH ZIMMERLI, Allgemeines Verwaltungsrecht, 2. edizione, Berna 2005, pag. 194, no. 29).

Conformemente alla menzionata guida dell'UFT (disponibile sul sito ufficiale dell'UFT [www.bav.admin.ch] e prodotta anche in occasione del sopralluogo), sono date “circostanze particolari” giusta l'art. 21 ORFF, in caso di adempimento cumulativo delle seguenti condizioni: (1) il livello sonoro d'emissione valutato conformemente al piano delle emissioni (previsioni 2015) per la sezione in oggetto si situa almeno a 77 dB (di giorno) rispettivamente a 67 dB (di notte); (2) la zona da proteggere è costruita e principalmente di carattere residenziale; (3) la misura antirumore concerne un numero rilevante di unità abitative (una decina, circa una trentina di persone); (4) la situazione acustica è particolarmente svantaggiosa (ad esempio, quando la distanza tra la fonte del rumore e la parete è importante [superiore ad 8-10 m]; quando il settore da proteggere risulta essere rialzato rispetto alla fonte del rumore rendendo inefficace o quasi una parete alta solo 2 m; oppure, se gli edifici situati nel comparto da proteggere sono alti almeno 3 piani oltre al piano terreno).

In presenza delle condizioni citate, e data l'effettiva possibilità di procedere ad un innalzamento, per costruire una parete antirumore più alta di 2 m occorre inoltre che con la costruzione di una parete di altezza standard non possa già essere raggiunta una riduzione del carico sonoro di più del 60% e che la sua elevazione abbia quale conseguenza una sua effettiva ulteriore riduzione (cfr. ancora la decisione della CRINAM dell'11 luglio 2006, consid. 12.3).

7.2.3 Pur tenendo conto del fatto che l'edificio che si erge sulla particella no. [...] RFD Capolago consta di tre piani, cui va ad aggiungersi

un piano mansardato [...], tali condizioni non sono nella fattispecie rispettate.

Come osservato dall'UFT nella decisione impugnata – confermato dall'UFAM in qualità di autorità specializzata, ribadito in occasione del sopralluogo e per altro non contestato dalla ricorrente che si limita a sostenere la propria richiesta di innalzamento con considerazioni di carattere generale –, nel caso in esame le pareti pianificate dalle FFS con un'altezza di 2 m – tra cui la no. 17 – assicurano infatti una buona schermatura del settore interessato, garantendo una riduzione della massa fonica del 64%. Inoltre, superamenti del valori fonici legali sussistono solo per 4 edifici, compreso quello di proprietà della ricorrente. Infine, il quartiere interessato e lo stabile in questione neppure si trovano in una situazione acustica specialmente sfavorevole: la topografia dell'area è piatta e la parete in questione potrà essere installata già a 4 m dalla fonte del rumore.

Alla luce di quanto precede, anche su questo punto il ricorso risulta infondato. In questo senso, contrariamente a quanto sostenuto dalla ricorrente, la decisione impugnata non è affatto incongruente, bensì conforme ai criteri di cui agli art. 19 segg. ORFF.

7.3 Per quanto riguarda la richiesta di dotare la parete no. 17 di un rivestimento fonoassorbente pure sul lato della strada – solo sommariamente motivata dalla ricorrente facendo riferimento a un parere da lei stessa fatto allestire da un suo consulente – nella decisione impugnata essa è stata respinta ritenendo che la grande distanza tra la strada e i ripari fonici non lo giustifichi né dal profilo acustico né da quello economico. Dal punto di vista acustico, l'opinione dell'UFT è condivisa dall'autorità specializzata la quale, pur non escludendo un possibile effetto di riflessione del rumore causato dal traffico stradale durante la giornata, lo quantifica nell'ordine di 0,5-1 dB, ritenendolo trascurabile e, ad ogni modo, non percepibile dall'orecchio umano.

Facendo riferimento alla giurisprudenza sviluppata dalla CRINAM ed esercitando il suo potere di apprezzamento anche in merito alle prove offerte (decisione della CRINAM A-2005-259 del 7 novembre 2006, consid. 10.3 rispettivamente DTF 133 II 35, consid. 3), tenuto conto degli aspetti acustici indicati, confermati dall'autorità specializzata, come pure dei maggiori costi che un simile intervento cagionerebbe – non contestati e quantificati dall'UFT in fr. 73'000.-- – questo Tribunale

non ravvisa nessun motivo valido per discostarsi dalla conclusione tratta dall'autorità inferiore.

7.4 Infine, la censura riguardante l'area della stazione – che concerne piuttosto le pareti no. 19 e 20 che la no. 18 (decisione impugnata, pag. 27) – dev'essere dichiarata irricevibile. Come visto, nell'ambito della procedura di risanamento fonico rispettivamente dell'approvazione di piani di impianti ferroviari, l'oggetto del litigio è infatti delimitato dalle conclusioni formulate durante il termine di pubblicazione e non può essere ampliato nel quadro della procedura di ricorso (DTF 133 II 30). Non vertendo l'opposizione della ricorrente su tali pareti, la censura da lei formulata col ricorso non fa parte dell'oggetto del litigio. In via abbondanziale, può comunque essere rilevato che la decisione dell'autorità di non considerare la variante indicata dagli specialisti interpellati è fondata. Di carattere paesaggistico-pianificatorio, tale proposta, non rientra in effetti nei provvedimenti edili volti all'osservanza dei VLI giusta l'art. 7 LRFF rispettivamente gli art. 19 segg. ORFF.

8.
Sempre per quel che attiene alla costruzione dei provvedimenti edili prevista dalle FFS, però per il comparto oltre la ferrovia, la ricorrente denuncia un possibile effetto di riflesso della parete no. 9 sul suo immobile e chiede pertanto un rivestimento fonoassorbente del muro di sostegno a confine con la strada cantonale.

8.1 Questa censura è stata respinta dall'autorità di prima istanza osservando che il muro in esame si trova a una distanza tale dalla fonte di rumore ferroviario da non poterne favorire la riflessione. Per il rumore causato dalla strada, essa ha rilevato che detta parete avrà un'altezza di 3 m dalla quota della strada stessa e inoltre sarà fonoassorbente su entrambi i lati, pertanto non potrà favorire nessuna riflessione. Nella sua presa di posizione del 27 marzo 2007, data l'altezza dei ripari, anche l'UFAM esclude le conseguenze temute dalla ricorrente. Durante il sopralluogo, sia la controparte che l'autorità di prima istanza aggiungono infine che la parete no. 9 – così come progettata – avrà non già gli effetti temuti, bensì quello di diminuire anche il rumore della strada cantonale.

8.2 Se da un lato la giurisprudenza ha da tempo riconosciuto che il modello SEMIBEL non tiene conto di fenomeni di riflessione, risulta altrettanto pacifico che fenomeni di questo tipo sono normalmente trascurabili ed assumono un qualche rilievo solo in presenza di situazioni

particolari, segnatamente in presenza di una schermatura del suono diretto su un punto specifico da parte di un ostacolo (cfr. decisioni della CRINAM A-2002-60 del 17 dicembre 2003, consid. 9; A-2004-117 del 26 aprile 2006, consid. 21.1.1, confermata con giudizio del Tribunale federale 1A.116/2006 dell'8 novembre 2006). Così però non è nel caso in esame. La ricorrente non indica nessun fenomeno del genere appena descritto, bensì si limita a denunciare un possibile effetto di riflesso della parete no. 9 sul muro in oggetto. Elementi in tal senso non emergono per altro neppure dall'incarto. Al contrario essi vengono esplicitamente esclusi sia dall'autorità di prima istanza che dall'autorità specializzata interpellata.

8.3 Per quanto detto – in particolare, sulla scorta del parere formulato dall'UFAM in qualità di autorità specializzata (DTF 133 II 35, consid. 3; decisione del Tribunale federale 1A.116/2006 dell'8 novembre 2006, consid. 6) –, anche quest'ultima censura circa i provvedimenti edili approvati dall'UFT dev'essere respinta.

9.
Oltre che sugli aspetti fonici e sui provvedimenti edili sugli impianti di proprietà delle FFS, le censure della ricorrente vertono sulle facilitazioni accordatele. Sostenendo la violazione dei VLA, essa postula la copertura del 100% dei costi causati dalla realizzazione di provvedimenti edili sull'edificio di sua proprietà. Anche se solo implicitamente, in aggiunta a quelli per la posa di finestre fonoisolanti, la ricorrente chiede il riconoscimento della rifusione dei costi per lavori di incremento del grado di fonoschermatura del tetto e per l'installazione di impianti di condizionamento, in luogo di semplici ventilatori.

9.1 Per quel che riguarda la copertura dei costi dovuti a provvedimenti d'isolamento acustico, le richieste avanzate dalla ricorrente sono infondate. Sulla base delle risultanze istruttorie, va infatti confermato quanto rilevato dall'UFT, ovvero che, una volta messi in atto i provvedimenti tecnici volti a limitare le emissioni dei veicoli ferroviari rispettivamente i provvedimenti edili volti a limitare le emissioni di impianti ferroviari fissi esistenti, in tutto il settore R2 risultano oltrepassati – per i piani superiori di alcuni edifici, tra cui quello della ricorrente – unicamente i VLI. Non superati attualmente, i VLA non verranno per contro superati neppure in futuro. Per questo motivo, alla fattispecie deve essere applicato non già l'art. 33 cpv. 1 lett. a ORFF, come postulato dalla ricorrente, bensì l'art. 33 cpv. 1 lett. b ORFF, che riconosce unicamente il rimbor-

so del 50% della spesa come correttamente fatto dall'autorità di prima istanza nella decisione impugnata.

9.2 In merito ai provvedimenti, i cui costi la ricorrente chiede vengano coperti, occorre anche in questo caso confermare la decisione presa dall'UFT che le ha riconosciuto la possibilità di procedere al risanamento acustico del suo edificio tramite l'installazione di finestre insonorizzate oppure – e quindi alternativamente – per mezzo di misure con effetti simili, concedendo la rifusione di costi per la pianificazione e la realizzazione di tali misure o misure analoghe per un importo massimo – in casu, in ragione del 50% – equivalente ai costi causati per l'installazione di finestre insonorizzate. Giusta l'art. 30 ORFF, le misure indicate non sono infatti cumulative. Di qui la conferma della decisione impugnata, in base alla quale la richiesta della rifusione, oltre che delle spese per l'esecuzione di finestre fonoassorbenti, anche di quelle per un adeguato incremento della fonoschermatura del tetto, dev'essere respinta.

9.3 A titolo cumulativo, la ricorrente potrà però richiedere il risarcimento delle spese per l'installazione di ventilatori insonorizzati per le camere da letto (art. 31 cpv. 1 lett. b ORFF). In proposito, irricevibile è per conto la richiesta di pagamento delle spese per la posa di veri e propri impianti di condizionamento. Per altro chiaramente non prevista dalla norma citata, essa è stata infatti formulata per la prima volta durante la procedura di ricorso e non può quindi essere oggetto della presente vertenza, la quale è delimitata dalle conclusioni formulate con l'opposizione (DTF 133 II 30, consid. 2; decisione del Tribunale amministrativo federale A-672/2008 del 4 agosto 2008, consid. 2.2).

9.4 I progetti per le misure d'isolamento acustico o di provvedimenti equivalenti necessitano, prima della realizzazione, dell'approvazione da parte delle competenti autorità cantonali. L'approvazione vale come garanzia del contributo di cui all'art. 10 cpv. 2 LRFF (art. 32 cpv. 4 ORFF). L'autorizzazione alla posa di finestre di protezione acustica o per l'esecuzione di provvedimenti edili analoghi è rilasciata sulla base delle facilitazioni accordate nella decisione di approvazione dei piani passata in giudicato (giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione [GAAC], 67.130, consid. 12), dopo aver verificato per quali locali è stabilito un uso sensibile al rumore (art. 13 cpv. 2 LRFF; art. 32 cpv. 1 ORFF).

Ritenuto che, come emerso in sede di sopralluogo, lo stabile dispone già di finestre insonorizzate, fatte installare dagli attuali proprietari sul finire degli anni '80, l'autorità cantonale dovrà pure controllare se le finestre già posate siano ancora adeguate. Se così fosse, il loro costo originario verrà rimborsato – sempre in ragione del 50% – dietro presentazione delle fatture. In caso contrario, dovranno invece essere adattate o sostituite (art. 33 ORFF; allegato 1 OIF; al riguardo, cfr. anche la direttiva dell'UFT “Risanamento fonico delle ferrovie – realizzazione di misure d'isolamento acustico su edifici esistenti”, Berna 2006, p.to 2.5, pubblicazione in cui sono pure elencati gli standard richiesti per i materiali e l'esecuzione dei lavori).

10.
Tra le critiche mosse dalla ricorrente al progetto sottoposto ad approvazione da parte delle FFS, vi è ancora quella dell'omissione della trattazione delle problematiche delle vibrazioni e dell'inquinamento atmosferico causati dall'impianto ferroviario. Presentata in sede di opposizione, essa è stata riproposta – sollecitando l'allestimento di perizie volte a documentare l'estensione del fenomeno asserito – anche con il ricorso contro la decisione di approvazione dei piani resa dall'UFT.

In proposito, l'autorità di prima istanza ha rilevato che tali tematiche – e le relative richieste di prove peritali formulate – esulano dalla procedura di approvazione dei piani messa in atto dalle FFS e non è entrata in materia riguardo ai rimproveri mossi, dichiarandoli irricevibili.

La conclusione tratta dall'UFT è corretta. Il progetto sottopostogli concerne infatti il risanamento fonico e non verte invece su altre materie. I piani elaborati dalle FFS, sottomessi per approvazione all'UFT giusta l'art. 18 segg. Lferr, delimitano in questo senso l'oggetto della procedura rispettivamente il potere decisionale dell'UFT quale autorità di approvazione (GAAC 70.52, consid. 2; Pierre Moor, op. cit., no. 5.7.4.2). Anche su questo punto, la decisione impugnata deve essere pertanto confermata.

11.
Infine, con l'opposizione davanti all'UFT, quindi nell'ambito della procedura che ci occupa, la ricorrente ha postulato e postula in via principale che le venga riconosciuta un'indennità per deprezzamento dell'immobile di sua proprietà, per diminuzione del valore locativo dello stabile e perdita di guadagno e d'immagine riconducibili alle immissioni

foniche e alle vibrazioni provenienti dall'impianto ferroviario. In via subordinata, essa chiede invece un'indennità per espropriazione materiale, deprezzamento dello stabile e del valore locativo dell'immobile (sempre da quantificarsi sulla base di una perizia). Ritenendo che esse esulassero dalla procedura di approvazione dei piani, nella decisione impugnata l'UFT non è entrata in materia sulle richieste presentate, rilevando che la competenza per decidere in merito alle stesse spetta alla Commissione federale di stima del 13. circondario.

11.1 Facendo astrazione dall'aspetto delle vibrazioni, per cui vale il rinvio a quanto detto in precedenza (consid. 10), denunciando immissioni foniche eccessive sulla sua particella e quindi chiedendo – in via principale – il riconoscimento di un'indennità, la ricorrente fa implicitamente valere l'espropriazione di propri diritti di difesa derivanti da rapporti di vicinato (cfr. art. 5 della legge federale del 20 giugno 1930 sull'espropriazione [LEspr; RS 711]; decisione del Tribunale federale 1E. 21/1999 del 27 agosto 2001, consid. 4; decisione della CRINAM A-2005-259 del 7 novembre 2006, consid. 4).

11.2 Se un'opera di interesse pubblico provoca sui fondi dei vicini immissioni eccessive ma inevitabili, rispettivamente evitabili ma solo con una spesa sproporzionata, l'autorità può effettivamente espropriare formalmente i loro diritti di difesa riconoscendo un'indennità. Nella fattispecie, trattandosi di una procedura a carattere coordinato (cfr. in proposito il messaggio concernente la legge federale sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani pubblicato in FF 1998 2021 segg., 2038 segg.; THOMAS WIPF, Das Koordinationsgesetz des Bundes, Zurigo 2001, pag. 91 segg.), la richiesta del riconoscimento di un'indennità a causa di emissioni foniche eccessive, deve essere però presentata già nell'ambito della procedura di approvazione del relativo progetto di risanamento da parte delle FFS e, più precisamente, entro il termine di deposito dei piani (art. 18f cpv. 2 Lferr).

11.3 Alla luce di tale norma, la conclusione tratta dall'UFT quindi non si giustifica. Essa infatti non riconosce che in base alla Lferr spetta precisamente a quest'ultimo esprimersi in merito alla domanda a sapere se siano dati gli estremi per un'espropriazione di diritti di vicinato o meno e che, solo in un secondo tempo, ovvero in caso di risposta positiva, si pone semmai la questione dell'indennità da sottoporre alla competente Commissione federale di stima (art. 18k cpv. 1 Lferr; deci-

sione del Tribunale federale 1A.108/2006 del 7 novembre 2006, consid. 2.3; PETER HÄNNI, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 4. edizione, Berna 2002, pag. 450 seg.; TOBIAS JAAG/GEORG MÜLLER/PIERRE TSCHANNEN, Ausgewählte Gebiete des Bundesverwaltungsrechts, 6. edizione, Zurigo 2006, pag. 26 segg., 34).

Nonostante tale vizio, la decisione impugnata non deve però essere rinviata all'autorità inferiore. Sono infatti date tutte le condizioni, affinché lo scrivente Tribunale possa statuire direttamente in merito (art. 61 cpv. 1 PA; ALFRED KÖLZ/ISABELLE HÄNER, op. cit., no. 694, decisione della CRINAM A-2005-259 del 7 novembre 2006, consid. 4; decisione del Tribunale amministrativo federale A-1836/2006 del 12 febbraio 2007, consid. 4).

11.4 Secondo la giurisprudenza del Tribunale federale, immissioni causate dal traffico – anche ferroviario – sono eccessive e danno luogo al pagamento di un'indennità espropriativa dei diritti di difesa del vicino quando hanno carattere imprevedibile, toccano il proprietario in modo del tutto particolare (principio della specialità) e devono essere considerate gravi (DTF 131 II 137, consid. 2; 130 II 394, consid. 7.1; 128 II 329, consid. 2.1; 123 II 481, consid. 7; 121 II 317, consid. 5a; ZEN-RUFFINEN PIERMARCO/GUY ECABERT CHRISTINE, Aménagement du territoire, construction, expropriation, Berna 2001, no. 1147 segg.).

Per la giurisprudenza e la dottrina indicate, alla condizione dell'imprevedibilità è adempiuto quando – al momento in cui è stata acquistata la proprietà in questione rispettivamente al momento della sua edificazione da parte del proprietario – quest'ultimo non poteva né doveva prevedere la costruzione o lo sviluppo dell'impianto per le cui emissioni viene chiesto un risarcimento (ZEN-RUFFINEN PIERMARCO, Expropriation des droits de voisinage: le temps d'indemniser, in: Le temps et le droit – Recueil de travaux offerts à la Journée de la Société suisse des juristes 2008, Basilea 2008, pag. 321 segg., 335 segg.). Nell'ambito del traffico ferroviario, il Tribunale federale ha in proposito rilevato che l'importanza dei disturbi creati era oggettivamente riconoscibile dall'inizio del secolo scorso (DTF 121 II 334, consid. 6b; ZEN-RUFFINEN PIERMARCO/GUY ECABERT CHRISTINE, op. cit., no. 1153).

11.5 Nell'evenienza concreta, secondo l'estratto del registro fondiario acquisito agli atti, la particella no. [...] RFD Capolago è stata acquistata per compravendita dall'attuale ricorrente [...] nel 1959. Indipendentemente da eventuali ulteriori trapassi azionari, assimilabili alla

vendita dell'immobile medesimo e quindi di principio rilevanti anche per l'esame dell'imprevedibilità (DTF 128 II 329, consid. 2) – già a quel momento la linea ferroviaria del San Gottardo era in funzione oramai da parecchi decenni e neppure si può dire che non fosse prevedibile che essa – quale importante asse di transito tra il nord e il sud dell'Europa – non potesse guadagnare col tempo ulteriore importanza (DTF 121 II 333, consid. 6a; 116 Ib 21, consid. 3a; ZEN-RUFFINEN PIERMARCO, op. cit., 331 segg.). La condizione dell'imprevedibilità non risulta pertanto adempiuta.

Visto che in concreto difetta già la condizione dell'imprevedibilità, non occorre neppure esaminare se i due ulteriori requisiti siano dati. Già solo per la mancanza del requisito dell'imprevedibilità, un'espropriazione di diritti di vicinato può infatti essere esclusa.

11.6 Per quanto riguarda la domanda di indennità per espropriazione materiale formulata in subordine dalla ricorrente, essa dev'essere per contro dichiarata irricevibile, poiché non rientra tra le obiezioni di cui all'art. 18f cpv. 2 Lferr, sulle quali è chiamato ad esprimersi in prima battuta l'UFT nell'ambito della procedura di approvazione dei piani (PIERRE TSCHANNEN/ULRICH ZIMMERLI, op. cit. , pag. 575 seg.).

12.
In conclusione, per quanto ricevibile, il ricorso presentato contro la decisione di approvazione dei piani del 29 maggio 2006 è respinto.

13.
In considerazione dell'esito della lite, giusta l'art. 63 cpv. 1 PA, le spese processuali vanno poste a carico della ricorrente soccombente (art. 1 segg. del regolamento del 21 febbraio 2008 sulle tasse e sulle spese ripetibili nelle cause dinanzi al Tribunale amministrativo federale [TS-TAF; RS 173.320.2]). Nella fattispecie, esse vengono stabilite in fr. 1'500.-- (art. 4 TS-TAF), importo che verrà integralmente compensato con l'anticipo spese da lei versato il 30 agosto 2006.

14.
Con riferimento all'art. 7 cpv. 3 TS-TAF, all'UFT non viene riconosciuta nessuna indennità per ripetibili.

Per questi motivi, il Tribunale amministrativo federale pronuncia:

1.
Per quanto ricevibile, il ricorso è respinto.

2.
Le spese processuali, pari a fr. 1'500.--, sono poste a carico della ricorrente, soccombente. Ad avvenuta crescita in giudicato del presente giudizio, tale importo verrà integralmente compensato con l'anticipo spese da lei versato.

3.
Non vengono assegnate ripetibili.

4.
Comunicazione a:
- ricorrente (atto giudiziario)
- controparte (atto giudiziario)
- segretariato generale DATEC (atto giudiziario)
- autorità inferiore (raccomandata)
- Ufficio federale dell'ambiente (copia per conoscenza; posta A)

I rimedi giuridici sono menzionati alla pagina seguente.

Il presidente del collegio:	Il cancelliere:
Claudia Pasqualetto Péquignot	Marco Savoldelli

Rimedi giuridici:

Contro la presente decisione può essere interposto ricorso in materia di diritto pubblico al Tribunale federale, 1000 Losanna 14, entro un termine di 30 giorni dalla sua notificazione, nella misura in cui sono adempiute le condizioni di cui agli art. 82 e segg., 90 e segg. e 100 della legge sul Tribunale federale del 17 giugno 2005 (LTF, RS 173.110). Gli atti scritti devono essere redatti in una lingua ufficiale, contenere le conclusioni, i motivi e l'indicazione dei mezzi di prova ed essere firmati. La decisione impugnata e – se in possesso della parte ricorrente – i documenti indicati come mezzi di prova devono essere allegati (art. 42 LTF).

Data di spedizione: