



San Gallo, 17 settembre 2021

Comunicato stampa

relativo alla sentenza nelle procedure congiunte A-3484/2018 e segg. del 7 settembre 2021

Aeroporto di Zurigo: il traffico aereo notturno deve essere rivisto

Il Tribunale amministrativo federale accoglie in larga misura i ricorsi interposti contro l'approvazione parziale del regolamento d'esercizio 2014 dell'aeroporto di Zurigo. L'impatto del rumore nelle ore serali e notturne non è stato correttamente mappato e ora dovrà essere rideterminato.

In seguito a un incidente rilevante per la sicurezza, avvenuto il 15 marzo 2011 tra due aerei che stavano decollando contemporaneamente, l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) aveva ordinato un controllo del dispositivo di sicurezza dell'aeroporto di Zurigo. Diverse misure risultanti da questo controllo, intese a ridurre la complessità delle operazioni di decollo e atterraggio, sono state integrate nel regolamento d'esercizio 2014. L'oggetto principale del regolamento è costituito dal complesso piano di avvicinamento da est, applicato nelle ore serali e notturne sensibili al rumore. Le disposizioni in questione disciplinano gli atterraggi da est e i decolli in direzione nord, separando le rotte di volo che in precedenza si incrociavano. Le stesse rotte di decollo sono tracciate anche nel piano di avvicinamento da sud. Tuttavia, la Germania non ha ancora ratificato l'accordo internazionale concluso con la Svizzera sul sorvolo del territorio tedesco nelle ore serali e notturne e nelle prime ore del mattino. Per questa ragione, nel maggio 2017 l'aeroporto di Zurigo ha presentato una domanda di approvazione parziale del regolamento d'esercizio 2014, per poter attuare in una prima fase le misure previste dal piano di avvicinamento da est, che non dipendono dal consenso della Germania.

Domanda presentata dall'aeroporto

Un importante elemento di sicurezza consiste nell'abbassamento della quota minima di volo per i pesanti apparecchi quadrimotori a lunga percorrenza che decollano dalla pista numero 32. Siccome questi aerei hanno una bassa velocità variometrica in salita, occorrerebbe ridurre la quota minima di volo da 3500 a 2500 piedi sul livello del mare (s.l.m.). Attualmente, nelle ore serali e notturne questi quadrimotori a lunga percorrenza possono decollare soltanto dalla pista numero 34, per la quale è già prevista una quota minima di volo di 2500 s.l.m. Durante questi decolli, gli apparecchi devono incrociare due volte la pista numero 28, la prima durante il rullaggio dal dock E, e la seconda durante la manovra di decollo.

L'aeroporto di Zurigo chiede anche l'adeguamento della cosiddetta regola «FL 80» (FL: livello di volo). Secondo questa regola, i voli che decollano dopo le ore 22.00 devono seguire la rotta assegnata finché raggiungono una determinata quota (livello di volo 80). A detta dell'aeroporto, applicando questa regola gli apparecchi in fase di decollo devono aggirare da lontano il settore di avvicinamento sulla pista numero 28 per evitare rischi di collisione tra velivoli in fase di decollo e atterraggio. L'adeguamento richiesto consentirebbe di allargare il corridoio di volo in caso di rischio di collisione, permettendo ai velivoli in fase di decollo di lasciare prima le rotte assegnate (a partire dal FL 50).

Approvazione da parte dell'UFAC

Il 14 maggio 2018, l'UFAC ha approvato parzialmente il regolamento d'esercizio 2014. Inoltre, ha determinato le immissioni foniche autorizzate sulla base dei calcoli del Laboratorio federale di prova dei materiali e di ricerca (EMPA) e ha concesso una serie di facilitazioni ai sensi dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico per le nuove zone toccate da superamenti dei valori limite d'immissione e dei valori d'allarme. Numerosi Comuni nei dintorni dell'aeroporto, alcuni distretti tedeschi limitrofi, un Comune tedesco e due associazioni contro l'inquinamento fonico causato dal traffico aereo hanno impugnato questa decisione dinanzi al Tribunale amministrativo federale (TAF). Il TAF ha congiunto le procedure e le ha evase con un'unica sentenza.

Determinazione errata del carico fonico

Il regolamento d'esercizio 2014 e le rotte di avvicinamento e di decollo si basano sul piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA). Nel verificare il PSIA, il TAF ha constatato che l'inquinamento fonico tra le ore 22.00 e le ore 23.30 non è stato illustrato correttamente, o si basa su ipotesi obsolete per quanto riguarda la questione dei ritardi. Quindi, le zone toccate dal rumore non sono correttamente mappate. Pertanto, il Tribunale annulla la definizione delle immissioni foniche consentite e le facilitazioni concesse.

L'autorità competente per il piano settoriale dovrà approfondire in particolare la questione dei ritardi tra le ore 23.00 e le ore 23.30 e ridefinire l'impatto del rumore. Di conseguenza, il TAF limita la validità della norma che prevede l'abbassamento della quota minima di volo per il decollo di quadrimotori a lunga percorrenza dalla pista 32 fino al momento in cui sarà stata effettuata la necessaria verifica dell'impatto fonico concreto. Inoltre, e per la stessa ragione, il Tribunale respinge la richiesta di adeguamento della regola «FL 80». Infine, per alcune conclusioni dei ricorrenti che implicano un adeguamento più importante delle rotte di decollo e di avvicinamento, rimanda a una procedura separata che l'UFAC dovrà promuovere come reclamo contro il rumore o da far valere nella procedura pendente per l'approvazione del regolamento d'esercizio 2017. Il TAF respinge invece le altre conclusioni dei ricorrenti.

Questa sentenza può essere impugnata dinanzi al Tribunale federale.

Contatto

Rocco R. Maglio

Addetto stampa

+41 (0)58 465 29 86

+41 (0)79 619 04 83

medien@bvger.admin.ch

Il Tribunale amministrativo federale in breve

Il Tribunale amministrativo federale (TAF) è stato istituito nel 2007 e ha sede a San Gallo. Con 73 giudici (65.15 ETP) e 353 collaboratori (297.3 ETP), è il più grande tribunale della Confederazione. Il TAF giudica i ricorsi interposti contro decisioni delle autorità amministrative federali e in determinate materie può verificare anche le decisioni di autorità cantonali. Su alcune questioni giudica anche su azione in prima istanza. Il TAF si compone di sei Corti, le quali pronunciano in media 7200 decisioni l'anno.