



Berna, 18 dicembre 2009

A-1936/2006: aeroporto di Zurigo

Il Tribunale amministrativo federale (TAF) ha pronunciato il 10 dicembre la decisione sull'insieme dei ricorsi riguardanti l'aeroporto di Zurigo. La decisione, che può essere impugnata con ricorso al Tribunale federale, è stata notificata alle parti il 18 dicembre. Il Tribunale amministrativo federale ha deciso di accogliere parzialmente i ricorsi contro la decisione dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) del 29 marzo 2005 (regolamento provvisorio d'esercizio). Sulla base degli obiettivi e delle direttive del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) per l'aeroporto nazionale di Zurigo, il TAF ritiene che l'aeroporto di Zurigo deve poter compensare le capacità perse a seguito dell'inasprimento successivo delle restrizioni di volo introdotte dalla Germania, anche se la scheda di coordinamento non è ancora stata messa a punto. Il Tribunale amministrativo federale considera lecite le modifiche del regolamento provvisorio d'esercizio del 29 marzo 2005, che consentono di ripristinare la capacità, che poteva essere raggiunta in base al regolamento d'esercizio del 31 maggio 2001. All'aeroporto di Zurigo non è invece consentito aumentare la propria capacità senza scheda di coordinamento. A causa del progressivo inasprimento delle restrizioni di sorvolo notturno introdotte dalla regolamentazione tedesca, i voli supplementari di avvicinamento da est sulla pista 28 e la nuova introduzione dei voli di avvicinamento da sud sulla pista 34 sono ritenuti necessari e quindi ammessi dal TAF.

Secondo il TAF non ci sono attualmente alternative ai voli di avvicinamento da est e da sud. Anche dal punto di vista della legislazione contro l'inquinamento fonico, una rinuncia di principio ai voli di avvicinamenti da sud o una rinuncia a ulteriori voli di avvicinamento da est non entra in linea di conto. Allo stato attuale delle conoscenze scientifiche il Tribunale amministrativo federale ha ritenuto conforme alla legge la regolamentazione prevista nell'allegato 5 dell'Ordinanza contro l'inquinamento fonico che determina i valori limite di rumore per gli aeroporti civili.

Il TAF ha invece soppresso le seguenti autorizzazioni concesse dall'UFAC, poiché compensano più di quanto non sia consentito la capacità persa dall'aeroporto di Zurigo:

- l'autorizzazione di decolli dalla **pista 28** già a partire dalle 6h30 e dalle 21 alle 22;
- l'autorizzazione supplementare di decolli dalle **piste 16 e 28** dopo le 21 e prima delle 7 in caso di eccezioni alle restrizioni previste dalla regolamentazione tedesca;
- il cambiamento della priorità d'uso in base al quale i voli non commerciali secondo le regole del volo strumentale (IFR) avrebbero avuto la precedenza rispetto ai voli commerciali secondo le regole del volo a vista (VFR).

Nella sua decisione il TAF ha pure abolito i voli postali e i voli di misurazione eseguiti durante la notte, poiché questi voli violano le restrizioni ai voli notturni dell'Ordinanza sull'infrastruttura aeronautica. Il TAF ha anche respinto l'estensione del periodo di divieto di volo notturno, l'introduzione di un tetto massimo di movimenti di volo annui o di una clausola speciale, che avrebbe consentito di pianificare i voli di linea commerciali solamente fra le 22 e le 23 a condizione che questi voli fossero indispensabili per mantenere la funzione di piattaforma dell'aeroporto di Zurigo. Al momento attuale, il Tribunale amministrativo federale ha ritenuto sproporzionate queste misure. Le partenze di voli Charter dopo le 22 devono però restare vietate anche in futuro.

Tranne un'eccezione il TAF ha ritenuto pure conformi al diritto le nuove regolamentazioni relative a tutte le procedure di decollo e atterraggio e allo spostamento degli spazi aerei destinati ai veicoli in attesa di atterraggio. Tenuto conto dell'elevato inquinamento fonico per i ricorrenti, il Tribunale amministrativo federale ha invece annullato l'autorizzazione del punto di virata delle rotte di decollo dalla pista 28. Queste rotte di decollo, che sorvolano Regensdorf (compreso la frazione di Watt) e Dällikon, erano state introdotte nel 1999 senza tuttavia essere approvate in una procedura ordinaria.

Ricorsi contro la decisione UFAC del 23 giugno 2003 (voli d'avvicinamento da sud)

L'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) aveva autorizzato con **la decisione del 23 giugno 2003** l'introduzione dei voli di avvicinamento da sud sulle pista 34 come ulteriore cambiamento provvisorio del regolamento d'esercizio dell'aeroporto di Zurigo del 31 maggio 2001. Sulla base delle restrizioni di sorvolo sulla Germania meridionale introdotte dalla nuova regolamentazione tedesca, l'UFAC aveva stabilito le seguenti nuove regole: gli atterraggi devono essere eseguiti sulla **pista 28** fra le 21 e le 6 e sulla **pista 34** fra le 6 e le 7.08 e in casi eccezionali sull'altra pista disponibile. Sabato, domenica e i giorni festivi l'UFAC aveva inoltre autorizzato atterraggi supplementari sulla **pista 34** dalle 7.08 alle 9.08 e sulla **pista 28** dalle 20 alle 21 e in casi eccezionali sull'altra pista disponibile.

Dal punto di vista concettuale, **il regolamento provvisorio d'esercizio del 29 marzo 2005** rappresenta una regolamentazione estesa della gestione dell'aeroporto di Zurigo rispetto alla modifica provvisoria del regolamento d'esercizio dell'aeroporto di Zurigo del 23 giugno 2003 (introduzione dei voli di avvicinamento da sud). Il regolamento provvisorio d'esercizio del 29 marzo 2005 riassume e verifica da un lato i diversi cambiamenti provvisori del regime di volo introdotti a partire dal 2001. D'altro canto questo regolamento provvisorio d'esercizio comprende pure importanti novità nel servizio aereo e nella gestione dell'aeroporto: in particolare la nuova definizione delle procedure di decollo e di atterraggio a seguito dello spostamento degli spazi aerei d'attesa. L'UFAC aveva anche approvato un prolungamento del divieto di volo notturno. Gli orari dei voli di avvicinamento da sud sulla **pista 34** e quelli dei voli di avvicinamento da est sulla **pista 28** sono stati pure confermati nel regolamento provvisorio d'esercizio.

Dal confronto fra le due autorizzazioni del regolamento d'esercizio è emerso che la decisione dell'UFAC del 23 giugno 2003 non riveste più un significato autonomo rispetto alla nuova ed estesa regolamentazione nel regolamento provvisorio d'esercizio del 29 marzo 2005. Il Tribunale amministrativo federale ha quindi stralciato dal ruolo, poiché privi di oggetto, la maggioranza dei ricorsi contro la decisione originaria riguardante l'introduzione dei voli di avvicinamento da sud. Nella misura in cui è comunque entrato in materia, malgrado la mancanza di un interesse giuridico degno di protezione, il TAF ha invece respinto i rimanenti ricorsi.

Ricorsi contro la decisione del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni (DATEC) del 17 settembre 2007 (approvazione dei piani per la modifica del progetto vie di circolazione e area di stanziamento "Midfield": nuove bretelle di uscita dalla pista 28 e infrastruttura regolamento provvisorio d'esercizio)

Il Tribunale amministrativo federale ha accolto, parzialmente, diversi ricorsi e in modo integrale il ricorso della città di Winterthur contro la decisione del DATEC del 17 settembre 2007, sopprimendo l'autorizzazione per la realizzazione di nuove bretelle di uscita dalla **pista 28**. Il TAF è giunto alla conclusione che, a causa della soppressione del traffico in senso inverso e dell'introduzione dei voli di avvicinamento da est, l'aeroporto Zurigo (Unique) ha aumentato, a partire dalle 21, in modo massiccio la capacità totale, incrementando pure in modo considerevole la capacità di atterraggio. Data la mancanza di una scheda di coordinamento, il TAF ha ritenuto non giustificato un aumento ulteriore della capacità oraria attraverso la costruzione di nuove bretelle di uscita.

Ricorsi contro le decisioni del DATEC del 23 giugno 2003 (approvazione dei piani per l'installazione di un sistema di avvicinamento strumentale ILS e la posa di luci di avvicinamento per la pista 34)

Il TAF ha respinto tutti i ricorsi inoltrati contro la decisione del 23 giugno 2003 del DATEC. A suo parere l'installazione di un sistema di avvicinamento strumentale (ILS) per la **pista 34** è necessaria in particolare per motivi di disponibilità e di sicurezza.

Il Tribunale amministrativo federale

Il Tribunale amministrativo federale (TAF) giudica i ricorsi contro le decisioni di autorità federali e, in determinate materie, di autorità cantonali e statuisce quale autorità di prima istanza nei procedimenti promossi mediante azione. Nelle procedure, nelle quali il TAF non decide in ultima istanza, le sue decisioni possono essere impugnate con ricorso al Tribunale federale di Losanna e Lucerna. Il Tribunale amministrativo federale, con sede a Berna e Zollikofen e dal 2012 a San Gallo, si compone di cinque Corti e una Segreteria generale. È il più grande tribunale in Svizzera con 70 giudici e 300 collaboratori.

Informazioni:

Andrea Arcidiacono, responsabile comunicazione, Tribunale amministrativo federale,
Telefono: 058 705 29 86, Cellulare: 079 619 04 83, andrea.arcidiacono@bvger.admin.ch