



Servizio stampa
Casella postale, 9023 San Gallo

San Gallo, 16 ottobre 2026

Comunicato stampa

relativo alla sentenza A-171/2023, A-170/2023 del 9 ottobre 2026

Aeroporto di Ginevra: esercizio conforme al diritto

Il Tribunale amministrativo federale respinge, per quanto ammissibili, i ricorsi diretti contro il nuovo regolamento d'esercizio dell'aeroporto di Ginevra. Le misure approvate dal DATEC non contravvengono alle prescrizioni in materia di rumore, qualità dell'aria e protezione del clima.

Il Tribunale amministrativo federale (TAF) respinge i ricorsi diretti contro il provvedimento del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) del 17 novembre 2022. Tale decisione approva due modifiche del regolamento d'esercizio dell'Aeroporto internazionale di Ginevra (AIG), nonché i piani per la costruzione di una nuova pista di uscita rapida; sono inoltre state revocate restrizioni nell'utilizzo di aree di sosta per aeromobili.

Il TAF constata che i valori limite di immissione per il rumore – già dalle procedure precedenti – superano le norme applicabili. Questi superamenti si verificano in particolare durante i periodi notturni, a causa dei ritardi operativi di voli programmati prima delle ore 22 ma che decollano dopo le ore 22. Una completa bonifica avrebbe richiesto una riduzione del traffico di circa il 90 %, incompatibile con il mantenimento delle attività aeroportuali. Pertanto, la fissazione di un rumore ammissibile con deroghe, parallelamente all'esame di altre misure, si è rivelata necessaria.

Sistema di contingenti di rumore e tre voli a lungo raggio settimanali dopo le 22

L'introduzione di un sistema di contingenti di rumore iscritto nel regolamento d'esercizio ha lo scopo di limitare i decolli ritardati dopo le ore 22. Il TAF respinge i motivi di ricorso contro questa misura.

Viene inoltre confermata la deroga al divieto generale di programmare decolli dopo le ore 22: i tre voli a lungo raggio settimanali approvati dal DATEC sono compatibili con il sistema di contingenti allocati alle compagnie aeree, purché vengano computati nel totale dei contingenti di rumore allocati.

In questo contesto, la sentenza conferma la correttezza delle previsioni di rumore alla base della fissazione del rumore ammissibile e delle deroghe. Alla luce della situazione, ulteriori misure non erano esigibili, per cui il provvedimento impugnato deve essere confermato. L'interesse pubblico dell'aeroporto internazionale per il Paese e la regione è stato ritenuto preponderante.

Nuova pista di uscita rapida

Inoltre, con l'approvazione della nuova pista di uscita rapida, gli aeromobili dovrebbero essere in grado di lasciare la pista più rapidamente al fine di evitare situazioni di congestione a terra. Questa misura mira a fluidificare la circolazione aeroportuale senza aumentare la capacità globale.

Legittimità del PSIA

Queste misure si iscrivono nel quadro del Piano settoriale infrastrutture aeronautiche (PSIA), la cui scheda di coordinamento per l'aeroporto di Ginevra è stata adottata dal Consiglio federale il 14 novembre 2018. Questa scheda è il risultato di un compromesso tra le autorità federali e cantonali e indica due territori distinti: il primo all'orizzonte 2019, che delimita un territorio interessato dal rumore in modo da impedire qualsiasi aumento, e il secondo all'orizzonte 2030, che presenta una superficie ridotta e comporta quindi la necessità di ridurre le molestie sonore. Le numerose critiche dei ricorrenti contro il PSIA, esaminate a titolo pregiudiziale dal TAF, sono parimenti respinte per quanto ammissibili. Il PSIA non procede da errori di calcolo e non contiene lacune che osterebbero alla sua funzione di quadro nel quale devono iscriversi le modifiche del regolamento d'esercizio o l'approvazione di piani.

Nessuna violazione delle norme in materia di protezione del clima

I ricorrenti hanno inoltre invocato motivi riguardanti la protezione del clima. Per quanto riguarda gli argomenti climatici, il Tribunale constata che le norme attuali in materia di protezione del clima non permettono di imporre restrizioni a progetti concreti. I regimi federale e internazionale (a livello mondiale ed europeo) in materia prevedono altri meccanismi di limitazione delle emissioni di gas a effetto serra, in particolare la certificazione tecnica degli aeromobili, il regime internazionale di compensazione e riduzione del carbonio, le norme sui carburanti sostenibili. Il TAF respinge pertanto anche questi gravami.

Il provvedimento impugnato costituisce una risposta proporzionata alla problematica del rumore notturno e deve essere confermato. Questa sentenza può essere impugnata dinanzi al Tribunale federale.

Contatto media

Rocco R. Maglio

Portavoce

+41 58 465 29 86

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 79 giudici (70 posti a tempo pieno) e 395 collaboratori (334 posti a tempo pieno), è il più grande tribunale della Confederazione. Il TAF giudica i ricorsi interposti contro decisioni delle autorità amministrative federali e in determinate materie verifica anche le decisioni di autorità cantonali. In alcuni ambiti funge inoltre da prima istanza nei procedimenti su azione. Il TAF è composto di sei Corti, le quali pronunciano in media 7000 decisioni l'anno.