

3003 Berna, 15 marzo 2007

---

## **Aeroporto Città di Lugano-Agno**

Approvazione dei piani

Ampliamento piazzale velivoli

**Domanda**  
**della Città di Lugano**

## **Decisione**

---

31-06-2461'LUG/fep

# I In fatto

1. Nella sua domanda del 23 giugno 2005 all'attenzione del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), e indirizzata all'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), l'Aeroporto Città di Lugano ha presentato, a nome della Città di Lugano (esercente), una domanda di approvazione dei piani per un ampliamento del piazzale velivoli ai mappali 890 e 1046 RFD Agno e 610 e 611 RFD Bioggio.
2. Il progetto è motivato dal fatto che gli spazi ristretti sul piazzale velivoli non corrispondono alle norme e rendono più difficili le manovre. L'attuale situazione fa aumentare il rischio d'incidenti e le immissioni foniche, allungare i tempi di attesa per il decollo e sprecare carburante nonché tempo. I disagi sono confermati nelle lettere delle compagnie aeree Swiss e Darwin nonché da Skyguide.
3. L'UFAC ha esaminato la domanda e chiesto informazioni supplementari che la richiedente ha fornito con lettera del 29 luglio 2005. In seguito, il progetto è stato sottoposto alla procedura di approvazione ordinaria secondo l'art. 37d della legge federale sulla navigazione aerea (LNA; RS 748.0) e inviato al Cantone Ticino nonché all'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM, ex UFAP) per una presa di posizione. Il Cantone ha proceduto all'audizione pubblica. Il progetto è stato pubblicato il 4 ottobre 2005 nel foglio ufficiale cantonale ed è stato esposto pubblicamente dal 4 ottobre al 3 novembre 2005 presso le amministrazioni comunali di Agno e Bioggio, nonché presso l'Ufficio delle domande di costruzione a Bellinzona.
4. Dalla valutazione del progetto sotto il profilo aeronautico da parte dell'UFAC è risultato che la documentazione inoltrata era insufficiente. Per questo motivo, l'Ufficio ha chiesto ulteriori documenti, inoltrati dalla richiedente il 23 dicembre 2005 e il 28 agosto 2006.
5. Il 31 gennaio 2007 si sono riuniti rappresentanti di Skyguide e dell'UFAC per discutere degli aspetti relativi alla sicurezza aerea.
6. La documentazione inoltrata comprende:
  - Domanda di costruzione per i Comuni di Agno e di Bioggio
  - Relazione tecnica di giugno 2005
  - Planimetria Comune di Agno in scala 1:1'000 del 1° giugno 2005
  - Planimetria Comune di Bioggio in scala 1:1'000 del 3 giugno 2005
  - Situazione scala 1:1'000, Piano n° 6982/713/15 giugno 2005
  - Sezioni scala 1:100, Piano n° 6982/713/16 giugno 2005
  - Canalizzazioni – infrastrutture, 1:1'000, Piano n° 6982/713/17 giugno 2005
  - Matrice di rilevanza del 13 luglio 2005
  - Progetto riorganizzazione parcheggi, 1:1'000, piano n° 6982/713/18 19.12.05
  - Rapporto "Lugano parking aircraft demensions & grouping" 23.12.05
  - Rapporto "Lugano Airport New tarmac organisation" 23.12.05

- Piazzale velivoli, progetto riorganizzazione parcheggi, situazione, 1:1000 piano n° 6982/713/22, 03.08.2006
  - Piazzale velivoli, progetto riorganizzazione parcheggi, nuove pavimentazioni - situazione, 1:1000 piano n° 6982/713/23, 03.08.2006
7. Non sono stati inoltrati ricorsi contro il progetto. Il Cantone Ticino e l'UFAM hanno espresso un parere favorevole sul progetto, ponendo tuttavia alcune condizioni.

## **II Motivi**

### **1. In ordine**

- 1.1 Il piazzale per velivoli serve per il posteggio e le manovre degli aerei ed è quindi da considerare un impianto d'aerodromo ai sensi dell'art. 2 dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1). La procedura di approvazione dei piani si basa dunque sull'art. 37 segg. della LNA e sulle disposizioni dell'OSIA. In virtù dell'art. 37 cpv. 2 lett. a LNA, il DATEC è l'autorità responsabile dell'approvazione dei piani.
- 1.2 Il progetto concerne un impianto sottoposto all'ordinanza concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente (OEIA; RS 814.011). Dal momento che i lavori di costruzione non comportano alcuna modifica rilevante degli impianti e del loro esercizio, non viene chiesto alcun esame di impatto sull'ambiente (cfr. art. 2 cpv 1 e numero 14.2 dell'allegato dell'OEIA).
- 1.3 I documenti supplementari richiesti, inoltrati dalla richiedente il 23 dicembre 2005 e il 28 agosto 2006, non sono stati esposti pubblicamente. Si tratta di una procedura non contestabile, visto che si è trattato di modifiche accessorie di natura tecnica (conformità con l'Allegato 14 OACI), che non interessano i diritti dei vicini e non adempiono la fattispecie secondo l'art. 5 OSIA.
- 1.4 In virtù dell'art. 37 cpv. 3 LNA, con l'approvazione dei piani sono rilasciate tutte le autorizzazioni necessarie secondo il diritto federale. Non sono invece necessari piani e autorizzazioni cantonali. Va tenuto conto del diritto cantonale, per quanto esso non limiti in modo sproporzionato la costruzione e l'esercizio dell'aerodromo.

### **2 Nel merito**

#### **2.1 Oggetto della verifica**

Secondo l'art. 27d cpv. 1 lett. b OSIA, occorre verificare se il progetto in questione soddisfa le esigenze tecniche e operative minime nonché quelle legate alla sicurezza aerea, alla pianificazione del territorio e alla protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio e, inoltre, se vi è un fabbisogno sufficiente.

#### **2.2 Motivazione**

Esiste una motivazione per l'ampliamento del piazzale. Essa è giustificata e non contestata da

nessun organo. La situazione insoddisfacente sul tarmac è stata denunciata dall'autorità di sorveglianza, che ha chiesto di intervenire per ovviare al problema.

## 2.3 Esigenze tecniche e operative

### 2.3.1 Esigenze tecniche

I competenti servizi dell'UFAC hanno esaminato il progetto. Le misure edili previste sono adeguate e corrispondono alle norme vigenti nel settore. Esse possono essere approvate. Occorre tuttavia approfondire alcuni punti riguardo all'organizzazione del piazzale e alle demarcazioni e adeguarli per renderli conformi alle condizioni poste nel rapporto d'esame dell'UFAC del 5 febbraio 2007 (allegato). Nel quadro dell'esecuzione dei lavori e dell'esercizio occorre considerare in particolare i seguenti punti:

- a) La nuova taxiway N sarà segnalata lateralmente con luci blu. Le nuove luci, il relativo numero e posizionamento nonché le zone eventualmente nascoste saranno illustrati in un piano.
- b) Ai punti d'arresto saranno installate luci «wig-wag».
- c) La pendenza delle nuove superfici operative sarà conforme all'Allegato 14 vol. I.
- d) L'area A proposta è concepita per due velivoli dalle seguenti dimensioni massime: lunghezza 21 m e larghezza 20 m, ovvero codice B secondo OACI (per es.: Challenger 600). La distanza tra i parcheggi corrisponderà alle norme previste nell'Allegato 14.
- e) L'area B proposta è concepita per i velivoli dalle seguenti dimensioni massime: su B1, lunghezza 31 m e larghezza 28 m, ovvero codice C secondo OACI (per es.: RJ100), su B2, lunghezza 28 m e larghezza 28 m, ovvero codice C secondo OACI (per es.: Dash 8-300). Sul posto, è possibile entrare e uscire in modo autonomo. La distanza tra i parcheggi corrisponderà alle norme previste nell'Allegato 14 (interpolazione possibile).
- f) L'area C proposta è concepita per il parcheggio alternativo di velivoli dalle seguenti dimensioni massime: su C2 e C4, lunghezza e larghezza 28 m, ovvero codice C secondo OACI (per es.: Dash 8-300), su C1, C3 e C5, lunghezza 28 m e larghezza 20 m, ovvero codice B secondo OACI (per es.: Challenger 600). Sul posto, è possibile entrare e uscire in modo autonomo. La distanza tra i parcheggi corrisponderà alle norme previste nell'Allegato 14 (interpolazione possibile).
- g) L'area D proposta è concepita come parcheggio alternativo per i velivoli dalle seguenti dimensioni massime: su D2 e D4, lunghezza e larghezza 28 m, ovvero codice C secondo OACI (per es.: Dash 8-300), su D1, D3 e D5, lunghezza 21 m e larghezza 20 m, ovvero codice B secondo OACI (per es.: Challenger 600). Sul posto, è possibile entrare e uscire in modo autonomo. La distanza tra i parcheggi corrisponderà alle norme previste nell'Allegato 14 (interpolazione possibile).

- h) I parcheggi situati sull'erba sono previsti per gli aerei con codice A secondo OACI. La distanza che separa le punte delle ali sarà di 3.0 m.
- i) I parcheggi degli aerei la cui larghezza supera i 21 m saranno segnalati con una linea gialla continua di 25 cm di spessore. Per segnalare i posti destinati agli aerei più piccoli, la cui larghezza è inferiore a 21 m, sarà utilizzata una linea tratteggiata di 25 cm di spessore.
- j) L'accesso ai parcheggi aerei sarà segnalata secondo il paragrafo 6.7 del dossier «New Tarmac organisation, General explanation version 23. dicembre 2005».
- k) Le distanze che separano i parcheggi degli elicotteri corrispondono alla metà del diametro del rotore, considerando in questo modo la possibilità del velivolo di girare su se stesso. Tali distanze escludono movimenti simultanei.
- l) I parcheggi per elicotteri possono essere utilizzati dai seguenti velivoli critici: a sud della pista E, due Agusta-Bell 139, e a nord, due Dauphin, con accesso agli air taxi.
- m) Un parcheggio per elicotteri è segnalato con un cerchio giallo di 0,5 m di spessore, il cui diametro interno corrisponde alla metà della dimensione più grande di un elicottero, ma almeno a 6,0 m.
- n) Ogni parcheggio sarà contrassegnato con la lettera maiuscola «H» gialla, dalle dimensioni esterne di 1,8 m per 3,0 m. Lo spessore è di 0,4 m. La lettera sarà posizionata così come dovrà essere posizionato l'elicottero.
- o) Il numero del parcheggio sarà indicato al di sotto del cerchio, a 0,5 m dal bordo. Il tipo di caratteri e le dimensioni (altezza 1,5 m) corrispondono alle demarcazioni relative alla massa massima ammessa (Allegato 14 vol. II, immagine 5-2).
- p) Ogni parcheggio per elicottero sarà equipaggiato con una superficie portante (quadrata o circolare) in grado di contenere il cerchio giallo e il numero con un diametro esterno.
- q) La segnaletica sarà illuminata.
- r) L'organizzazione del cantiere dovrà tenere conto degli imperativi dettati dal traffico aereo: rimozione delle polveri, distanze di sicurezza e NOTAM.

La richiedente deve elaborare un piano per la via di rullaggio e il piazzale velivoli e inoltrarlo all'UFAC per esame al più tardi tre settimane prima del previsto inizio dei lavori di costruzione.

La messa in funzione della nuova via di rullaggio, dei parcheggi o di parti di essi può avvenire soltanto dopo avere ricevuto l'espressa autorizzazione da parte dell'UFAC. Prima di rilasciare l'autorizzazione, l'UFAC procede ai collaudi e agli esami del caso. Spetta alla richiedente informare l'UFAC sullo stato di avanzamento dei lavori di costruzione e richiedere l'autorizzazione per tempo.

Per consentire all'UFAC di svolgere il suo compito di vigilanza, occorre comunicargli almeno l'inizio e la fine dei lavori di costruzione. Se la richiedente intende mettere in servizio i nuovi parcheggi a tappe, deve comunicare all'UFAC i relativi stati intermedi.

All'esercente dell'aerodromo spetta informare in modo adeguato e tempestivo gli utenti dell'aerodromo sullo stato alla fine dei lavori attraverso pubblicazioni nel Manuale d'informazione aeronautica (AIP) e gli avvisi NOTAM nonché mediante altre pubblicazioni specializzate. I relativi documenti devono essere inoltrati a Skyguide (AIP Coordination).

### 2.3.2 Esigenze operative

L'ampliamento del piazzale velivoli e la via di rullaggio supplementare hanno ripercussioni sulla sicurezza aerea e sulla gestione dell'area di traffico (aproncontrol), due settori di competenza di Skyguide. Per consentire di assicurare la sicurezza anche in questi settori, occorre elaborare e introdurre, d'intesa con Skyguide, una strategia d'esercizio adeguata. L'UFAC autorizzerà la messa in funzione dei nuovi parcheggi soltanto se Skyguide conferma che la strategia d'esercizio è stata elaborata e implementata con successo. Questo vale anche per un'eventuale messa in servizio a tappe.

### 2.4 Pianificazione del territorio

Il progetto si situa all'interno del perimetro dell'aeroporto definito nella scheda PSIA (piano settoriale infrastruttura aeronautica). Non vi sono interferenze con le esigenze della pianificazione del territorio. Il progetto è conforme agli scopi e alle indicazioni del PSIA.

### 2.5 Protezione dell'ambiente

Nei pareri dell'UFAM e degli organi cantonali vengono poste diverse condizioni per la protezione dell'ambiente. Esse sono riportate qui di seguito:

#### 2.5.1 Protezione e depurazione acque

Nella sua presa di posizione, il Cantone esige che venga rispettato il concetto di smaltimento delle acque del 13.01.2000. Il concetto regola lo smaltimento delle acque dell'intero perimetro dell'aerodromo ed è già stato dichiarato vincolante in occasione di precedenti progetti. La condizione posta è giustificata e deve essere rispettata.

Le autorità cantonali e comunali competenti sono autorizzate ad esaminare la regolarità dello smaltimento delle acque. A tale riguardo la richiedente informa i Comuni di Agno e Bioggio nonché l'Ufficio protezione e depurazione acque del Cantone sull'inizio e la fine dei lavori di costruzione. Se sono riscosse tasse, ci si basa sui regolamenti inerenti alle tasse in vigore. Nel caso di divergenze, decide l'UFAC.

## 2.5.2 Natura e paesaggio

Nella sua presa di posizione, l'UFAM sottolinea che l'obiettivo 6<sup>E</sup> della Concezione Paesaggio svizzero riguardo alla compensazione ecologica non è stato ancora attuato nell'aeroporto di Lugano-Agno ed esige che si proceda all'estensificazione colturale per quanto concerne la manutenzione delle aree verdi.

L'esercente dell'aerodromo ha allestito un piano che illustra le utilizzazioni delle diverse superfici all'interno del perimetro aeroportuale. Dal piano si evince che su ca. 333'000 m<sup>2</sup> (perimetro aeroportuale), ca. 199'500 m<sup>2</sup> sono coltivati da contadini e ca. 36'000 m<sup>2</sup> coltivati dall'esercente dell'aeroporto. Tuttavia, il piano non indica se si tratta di superfici di compensazione ecologica e se tutte le superfici idonee sono sfruttate in modo adeguato.

La condizione posta dall'UFAM si basa su quanto stabilito nelle schede di coordinamento PSIA (stato 18.8.2004); essa va pertanto ripresa e concretizzata.

L'esercente deve impegnarsi a rivalutare dal punto di vista ecologico le zone all'interno delle aree dell'aerodromo non utilizzate per l'aviazione. Come prova, deve inoltrare all'UFAC, entro quattro mesi dell'entrata in vigore della presente decisione, un piano che illustri con quali misure sono rivalutate sotto il profilo ecologico le superfici non utilizzate per l'aviazione. Laddove le superfici non vengono rivalutate, occorre addurre una motivazione.

## 2.6 Conclusione

La domanda di approvazione dei piani adempie i requisiti della legislazione. Essa è sufficientemente motivata. La domanda è pertanto approvata con le condizioni summenzionate.

## 3 Spese

Le spese per la presente approvazione sono calcolate secondo l'art. 2 cpv. 1 e l'art. 5 dell'ordinanza sulle tasse dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (OTA; RS 748.112.11).

Gli oneri legati all'evasione della domanda oggetto della presente decisione giustificano la riscossione di una tassa pari a 1'600.- franchi.

## 4 Diritto di firma

In virtù dell'art. 49 della legge del 21 marzo 1997 sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA; RS 172.010), il Capo del Dipartimento può conferire al Segretario generale o ad un suo supplente il diritto di firmare in suo nome in casi stabiliti. Il Consigliere federale Leuenberger ha preso disposizioni in tal senso.

## 5 Notifica della decisione

La presente decisione è notificata direttamente al richiedente, al Dipartimento del territorio del Cantone Ticino, ai Comuni di Agno e Bioggio, a Skyguide, all'UFAM e all'UFAC.

### III Decisione

Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC)  
**autorizza**

la Città di Lugano

**l'ampliamento del piazzale velivoli**

Luogo: Compensorio aeroportuale; Comune di Agno particelle n° 890 e 1046 e Bioggio particelle n° 610 e 611 RFD.

Documentazione di riferimento:

- Domanda di costruzione per i Comuni di Agno e di Bioggio
- Relazione tecnica giugno 2005
- Planimetria Comune di Agno in scala 1:1'000 del 1° giugno 2005
- Planimetria Comune di Bioggio in scala 1:1'000 del 3 giugno 2005
- Situazione scala 1:1'000, Piano n° 6982/713/15 giugno 2005
- Sezioni scala 1:100, Piano n° 6982/713/16 giugno 2005
- Canalizzazioni – infrastrutture, 1:1'000, Piano n° 6982/713/17 giugno 2005
- Matrice di rilevanza del 13 luglio 2005
- Rapporto "Lugano parking aircraft demensions & grouping" 23.12.05
- Rapporto "Lugano Airport New tarmac organisation" 23.12.05.
- Piazzale velivoli, progetto riorganizzazione parcheggi, situazione, 1:1000 piano n° 6982/713/22, 03.08.2006
- Piazzale velivoli, progetto riorganizzazione parcheggi, nuove pavimentazioni - situazione, 1:1000 piano n° 6982/713/23, 03.08.2006
- Rapporto d'esame UFAC del 5 febbraio 2007

#### 1 Condizioni

- 1.1 Durante i lavori deve essere pienamente garantito un esercizio sicuro dell'aerodromo. La direzione dell'aeroporto provvede al necessario coordinamento con la direzione dei lavori. Essa è inoltre responsabile dell'informazione degli ambienti aeronautici e della pubblicazione delle informazioni sullo stato alla fine dei lavori nel Manuale d'informazione aeronautica (AIP) o attraverso avvisi NOTAM.
- 1.2 I lavori di costruzione devono svolgersi secondo i piani approvati. Modifiche sostanziali possono essere effettuate solo con l'approvazione delle autorità federali.
- 1.3 L'esercente comunica, l'inizio e la fine dei lavori di costruzione all'Ufficio federale dell'aviazione civile, sezione LESA, ai Comuni di Agno e Bioggio nonché all'Ufficio protezione e depurazione acque del Cantone.

- 1.4 L'organizzazione del piazzale velivoli nonché il piano relativo alle demarcazioni deve essere rielaborato, realizzato ed esercitato secondo quanto indicato al punto 2.3.1 delle considerazioni. La richiedente inoltra all'UFAC per esame il piano relativo alla via di rullaggio e al piazzale velivoli al più tardi tre settimane prima dell'inizio dei lavori.
- 1.5 Le nuove superfici e la via di rullaggio possono essere messe in servizio soltanto dopo che
- a) la nuova infrastruttura è stata collaudata dall'UFAC ed è stata rilasciata la relativa autorizzazione;
  - b) è stata elaborata e implementata la strategia d'esercizio e Skyguide ha espresso la sua approvazione.
- Tali regole valgono anche per una messa in servizio a tappe. Spetta alla richiedente informare per tempo l'UFAC.
- 1.6 **Protezione e depurazione acque**
- Lo smaltimento delle acque deve avvenire tramite l'allacciamento agli impianti esistenti e secondo il concetto di smaltimento delle acque del 13 gennaio 2000.
- Le autorità cantonali e comunali responsabili sono autorizzate a controllare l'esecuzione regolare e il rispetto delle condizioni poste. Se sono rilevate tasse, sono applicabili i relativi regolamenti sulle tasse. Nel caso di disaccordo, decide l'UFAC.
- 1.7 **Compensazione ecologica**
- La richiedente deve impegnarsi a rivalutare dal punto di vista ecologico le zone all'interno delle aree dell'aeroporto non utilizzate per l'aviazione. Come prova, deve inoltrare all'UFAC, entro quattro mesi dell'entrata in vigore della presente decisione, un piano che illustri con quali misure sono rivalutate sotto il profilo ecologico le superfici non utilizzate per l'aviazione. Laddove le superfici non vengono rivalutate, occorre addurre una motivazione.
- 2 La **tassa** di 1'600.-- franchi riscossa sulla presente decisione è a carico del richiedente.
- 3 **Osservazione importante**
- La presente approvazione dei piani decade se entro cinque anni dal passaggio in giudicato della decisione non è stata avviata l'esecuzione del progetto di costruzione.
- 4 **Rimedi giuridici**
- Chi ne è legittimato può impugnare la presente decisione o parti di essa in virtù dell'art. 6 cpv. 1 LNA, entro trenta giorni dalla sua notifica, presso il Tribunale amministrativo federale, casella postale, 3000 Berna 14. L'atto di ricorso deve essere inoltrato in duplice copia e deve contenere le conclusioni, i motivi, l'indicazione dei mezzi di prova e la firma del ricorrente. Devono inoltre essere allegati la decisione impugnata e i documenti indicati come mezzi di prova, per quanto disponibili, nonché la procura di un eventuale rappresentante.

DATEC Dipartimento federale dell'ambiente,  
dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni

Il Segretario generale supplente

André Schrade

Allegati:

- Rapporto d'esame UFAC del 5 febbraio 2007
- Dossier di domanda autorizzato e timbrato

Notifica per raccomandata a:

- Municipio Città di Lugano, 6900 Lugano (incl. allegati)

Per conoscenza a (senza allegati):

- Ufficio federale dell'aviazione civile, 3003 Berna
- Ufficio federale dell'ambiente, 3003 Berna
- Comune di Agno, 6982 Agno
- Comune di Bioggio, 6934 Bioggio
- Dipartimento del territorio del Cantone Ticino, Servizi generali, viale Franscini 17, 6500 Bellinzona
- Aeroporto Città di Lugano, Direzione, 6982 Agno
- Skyguide, SA suisse pour les services de la navigation aérienne, Aéroport, Case postale 796, 1215 Genève 15