

3003 Berna, 13 ottobre 2008

---

## **Aeroporto di Lugano-Agno**

### **Approvazione dei piani**

Modifica della recinzione dell'aeroporto e realizzazione di una scarpata lungo il cunicolo tecnico delle Aziende Industriali Lugano (AIL)

---

## **A. Fattispecie**

### **1. Domanda di approvazione dei piani**

#### *1.1 Domanda*

Nella sua domanda del 21 aprile 2008 all'attenzione del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), e indirizzata all'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), la Lugano Airport SA ha presentato, a nome della Città di Lugano (concessionaria), una domanda di approvazione dei piani per la modifica dell'attuale recinzione e la realizzazione di una scarpata all'aeroporto di Lugano-Agno.

#### *1.2 Descrizione e motivazione*

Nell'aprile del 2008 sono iniziati i lavori relativi alla sistemazione del fiume Vedeggio dalla foce verso monte. L'intervento consiste in un importante allargamento del corso d'acqua e nella relativa rinaturazione. Nell'ambito di tale lavoro le aziende industriali di Lugano (AIL) hanno dato avvio alla procedura per la realizzazione di un cunicolo tecnico inserito tra il nuovo argine del Vedeggio e l'aeroporto. In questo contesto, l'attuale recinzione dell'aeroporto sarà modificata e verrà a trovarsi in corrispondenza del lato superiore del cunicolo tecnico. Inoltre, il dislivello che si verrà a creare dal lato dell'aeroporto sarà superato con una scarpata avente una pendenza di ca. 15%, risp. 66%. Per tutta la durata dei lavori sarà installata una recinzione di sicurezza provvisoria.

#### *1.3 Documentazione relativa alla domanda*

La domanda comprende una relazione tecnica con la descrizione dei lavori previsti, il progetto per la nuova recinzione e una matrice di rilevanza.

### **2. Consultazione, pubblicazione e deposito pubblico**

L'UFAC ha avuto l'opportunità di esprimersi in merito al cunicolo tecnico già nel quadro della procedura di autorizzazione cantonale. Poiché tuttavia la recinzione e la scarpata sono senz'altro da considerare impianti d'aerodromo ai sensi dell'art. 2 dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; SS 748.131.1), per questi elementi deve essere condotta una procedura di autorizzazione di diritto federale. Dal momento che il progetto complessivo, incluse recinzione e scarpata, è già stato oggetto di un'audizione pubblica, la presente domanda può essere trattata con procedura semplificata, conformemente all'art. 37i della legge federale sulla navigazione aerea (LNA; RS 748.0). Con lettera del 28 aprile 2008, l'UFAC ha

invitato le autorità cantonali a pronunciarsi sul progetto. Nel suo scritto del 9 giugno 2008, il competente Dipartimento del territorio dà un preavviso favorevole senza porre particolari condizioni.

Anche l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) è stato sentito ed ha espresso il proprio parere in merito al progetto negli scritti del 27 maggio e del 17 giugno 2008.

## **B. Considerandi**

### **1. In ordine**

#### *1.1 Competenza*

L'impianto serve alla protezione dell'area dell'aeroporto 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 d'approvazione dei piani.

#### *1.2 Diritto da osservare*

Con l'approvazione dei piani sono rilasciate tutte le autorizzazioni necessarie secondo il diritto federale (art. 37 cpv. 3 LNA). Non sono necessari autorizzazioni o piani del diritto cantonale. Va tenuto conto del diritto cantonale per quanto esso non limiti in modo sproporzionato la costruzione e l'esercizio dell'aerodromo (art. 37 cpv. 4 LNA).

Il progetto concerne un impianto che sottostà 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 Procedura*

Il progetto complessivo delle AIL, incluse le misure per le quali deve essere condotta una procedura di autorizzazione di diritto federale, è già stato oggetto di un'esposizione pubblica dei piani; inoltre il progetto riguardante l'aeroporto ha soltanto ripercussioni insignificanti sulla pianificazione del territorio e sull'ambiente. Per questi motivi può essere trattato con procedura semplificata secondo l'art. 37i LNA.

### **2. Nel merito**

#### *2.1 Portata ed esame*

In virtù dell'art. 27d OSIA, occorre verificare se il progetto in questione è conforme agli obiettivi e alle esigenze del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) e se soddisfa le esigenze del diritto federale, segnatamente quelle tecniche e quelle

specifiche della navigazione aerea nonché le esigenze legate alla pianificazione del territorio e alla protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio.

## 2.2 *Motivazione*

Esiste una motivazione per lo spostamento della recinzione e la realizzazione della scarpata. La necessità del progetto non è stata contestata da nessuno.

## 2.3 *Pianificazione del territorio*

Il progetto è situato all'interno del perimetro dell'aeroporto ed è compatibile con le disposizioni relative alla protezione e all'utilizzazione previste dalla pianificazione. Il progetto è conforme agli obiettivi e alle condizioni del PSIA nonché alle esigenze della pianificazione del territorio.

## 2.4 *Esigenze specifiche della navigazione aerea*

Le divisioni dell'UFAC competenti in materia di sicurezza hanno esaminato il progetto e fissato i seguenti oneri, che sono ripresi nella decisione.

I lavori al cunicolo tecnico, alla nuova recinzione e alla nuova scarpata rendono necessario lo smontaggio dell'attuale recinzione. Ciò va parzialmente a ledere l'attuale dispositivo di sicurezza dell'aeroporto. Quale misura per il mantenimento della sicurezza, la richiedente prevede la costruzione di una recinzione provvisoria ai piedi della scarpata. La soluzione è adeguata e viene accettata. Per tutta la durata dei lavori, è necessario assicurare che le persone non autorizzate non possano entrare senza controlli nell'area dell'aeroporto e che siano sempre rispettate le disposizioni del Programma di sicurezza nazionale. La responsabilità di tutto ciò è della direzione dell'aeroporto.

Il cantiere si trova all'interno dell'area "sensitive" e in parte anche di quella "critical" dell'antenna ILS. La direzione del cantiere deve quindi coordinare con la direzione dell'aeroporto e con Skyguide lo svolgimento e l'organizzazione dei lavori. Il materiale e i macchinari devono essere depositati all'esterno delle aree *critical* e *sensitive* delle antenne per il *localizer* e il *glide path*. Durante le operazioni IFR non devono esserci persone o macchinari all'interno delle aree *critical* e *sensitive* delle antenne per il *localizer* e il *glide path*.

Macchine edili e altri apparecchi non devono attraversare la superficie di limitazione degli ostacoli. Se non è possibile evitarlo, occorre richiedere per tempo le necessarie autorizzazioni all'UFAC.

Durante i lavori di costruzione deve essere garantita la sicurezza dell'esercizio

aeroportuale. Fintantoché la recinzione provvisoria di protezione non è stata realizzata e per tutto il tempo in cui la recinzione viene nuovamente smontata, il cantiere deve essere messo in sicurezza e demarcato in modo ben visibile con misure appropriate.

## 2.5 *Protezione dell'ambiente*

Il Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) impone una compensazione ecologica per almeno il 12% dell'area dell'aeroporto. L'esercente dell'aerodromo ha elaborato, a questo riguardo, una concezione che è stata giudicata valida e adeguata dall'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM).

Nel suo parere del 27 maggio 2007, l'UFAM esige che l'attuazione delle misure di compensazione ecologica sia inserita nell'approvazione dei piani. A questo riguardo, per le superfici prative a gestione estensiva deve essere utilizzato il metodo della semente da fiorume (inverdimento diretto delle superfici limitrofe tramite erbe da fieno), arricchita con la miscela di sementi proposta.

Per quanto riguarda la recinzione lungo il fiume Vedeggio, l'UFAM chiede che ogni 15 m vengano realizzati cinque avvallamenti profondi 7-10 cm e lunghi ca. 20 cm, in modo da consentire il passaggio della piccola fauna. Il progetto di dettaglio dev'essere elaborato in collaborazione con uno specialista della fauna.

Si chiede inoltre di esaminare la possibilità di realizzare misure analoghe anche lungo altri tratti dell'attuale recinzione, dove non vi sono edifici, affinché gli animali possano lasciare l'area aeroportuale anche da altri punti.

## 2.6 *Condotte industriali*

Con ogni probabilità i lavori di costruzione toccheranno alcune condotte industriali appartenenti a terzi. Gli eventuali lavori di messa in sicurezza e di spostamento delle linee sono per principio a carico dei committenti e vanno eseguiti d'intesa con i rispettivi proprietari.

## 2.7 *Conclusione*

Il progetto per la modifica dell'attuale recinzione e la realizzazione di una scarpata all'aeroporto di Lugano-Agno soddisfano le esigenze in materia di sicurezza aerea nonché quelle della protezione dell'ambiente e della pianificazione del territorio. A condizione che siano disposti gli oneri summenzionati, il progetto può essere approvato.

### **3. Emolumenti**

Le spese per l'approvazione dei piani sono calcolate in base all'ordinanza del 28 settembre 2007 sugli emolumenti dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (OEm-UFAC; RU 2007-5001), in particolare in base agli art. 3, 5 e 49d. Le spese per la presente decisione vengono rimosse con una decisione sugli emolumenti separata, conformemente all'art. 13 OEm-UFAC.

### **4. Notifica e comunicazione**

La presente decisione è notificata direttamente alla richiedente e comunicata ai servizi interessati della Confederazione e del Cantone nonché a Skyguide.

## C. Decisione

Il progetto della Città di Lugano concernente la modifica dell'attuale recinzione e la realizzazione di una scarpata è approvato come segue:

### 1. Oggetto

Modifica dell'attuale recinzione per una lunghezza di ca. 146 m e realizzazione di una scarpata con pendenza del 15% e del 66% circa, conformemente ai piani presentati.

#### 1.1 Ubicazione

Lato est dell'aeroporto di Lugano-Agno.

#### 1.2 Documentazione rilevante

- Aziende Industriali Lugano, relazione tecnica
- Planimetria e sezioni 1:1000-1:250 4.646.504 A del 29 agosto 2008
- Matrice di rilevanza, aprile 2008.
- Piano di compensazione ecologica PCE, relazione tecnica marzo 2008
- Piano di compensazione ecologica PCE, misure proposte, Piano 424331.003 5 dicembre 2007

### 2. Oneri

#### 2.1 Norme specifiche della navigazione aerea

2.1.1 Per i lavori di costruzione e l'esercizio dell'impianto devono essere osservate le attuali norme e raccomandazioni dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (OACI).

2.1.2 Durante i lavori di costruzione deve essere garantita la sicurezza dell'esercizio aeroportuale. Fintantoché la recinzione provvisoria di protezione non è stata realizzata e per tutto il tempo in cui la recinzione viene nuovamente smontata, il cantiere deve essere messo in sicurezza e demarcato in modo ben visibile con misure appropriate.

2.1.3 Per tutta la durata dei lavori, è necessario assicurare che le persone non autorizzate non possano entrare senza controlli nell'area dell'aeroporto e che siano sempre rispettate le disposizioni del Programma di sicurezza nazionale. La responsabilità di tutto ciò è della direzione dell'aeroporto.

- 2.1.4 Il materiale e i macchinari devono essere depositati all'esterno delle aree *critical* e *sensitive* delle antenne per il *localizer* e il *glide path*. Durante le operazioni IFR non devono esserci persone o macchinari all'interno delle aree *critical* e *sensitive* delle antenne per il *localizer* e il *glide path*.
- 2.1.5 Macchine edili e altri apparecchi non devono attraversare la superficie di limitazione degli ostacoli. Se non è possibile evitarlo, occorre richiedere per tempo le necessarie autorizzazioni all'UFAC.
- 2.1.6 Gli eventuali lavori di messa in sicurezza e di spostamento delle linee sono per principio a carico dei committenti e vanno eseguiti d'intesa con i rispettivi proprietari.

## 2.2 *Obbligo di notifica*

L'inizio e la fine dei lavori devono essere comunicati per iscritto all'UFAC (è sufficiente un mail a [pascal.feldmann@bazl.admin.ch](mailto:pascal.feldmann@bazl.admin.ch)).

## 2.3 *Oneri della protezione dell'ambiente*

- 2.3.1 Tutte le superfici prative a gestione estensiva previste nel piano di compensazione ecologica devono essere realizzate. Per tali superfici prative deve essere utilizzato il metodo della semente da fiorume (inverdimento diretto delle superfici limitrofe tramite erbe da fieno), arricchita dalla miscela di sementi proposta. Se, al momento dell'esecuzione, la superficie indicata come "zona umida" non è ancora stata realizzata come tale, deve anch'essa essere realizzata come superficie prativa a gestione estensiva.
- 2.3.2 All'altezza della recinzione lungo il fiume Vedeggio, ogni 15 m devono essere realizzati cinque avvallamenti profondi 7-10 cm e lunghi ca. 20 cm in modo da consentire il passaggio della piccola fauna. Il progetto di dettaglio dev'essere elaborato in collaborazione con uno specialista della fauna.
- 2.3.3 Misure analoghe vanno realizzate, se possibile, anche lungo altri tratti dell'attuale recinzione, dove non vi sono edifici.

## 3. **Emolumenti**

Conformemente all'ordinanza sugli emolumenti dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (OEm-UFAC; RU 2007-5001), la tassa per la presente decisione è calcolata secondo il tempo impiegato ed è a carico della richiedente. Essa è notificata alla richiedente mediante una decisione sugli emolumenti separata.

#### 4. Notifica e comunicazione

Notifica per raccomandata a:

- Lugano Airport SA, via Aeroporto, 6982 Agno

Per conoscenza a:

- Ufficio federale dell'aviazione civile, 3003 Berna
- Ufficio federale dell'ambiente, Sezione EIA e organizzazione del territorio, 3003 Berna
- Dipartimento del territorio del Cantone Ticino, Servizi generali, 6500 Bellinzona
- Municipio di Lugano, piazza Riforma, 6900 Lugano
- Skyguide, Flugplatzstrasse 44, 3123 Belp

DATEC Dipartimento federale dell'ambiente,  
dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni  
Il Segretario generale supplente

sign. André Schrade

#### Rimedi giuridici

Contro la presente decisione o parti di essa può essere interposto un ricorso di diritto amministrativo entro 30 giorni presso il Tribunale amministrativo federale, casella postale, 3000 Berna 14.

Il termine di ricorso decorre dal giorno successivo alla notifica personale alle parti in caso di notifica e dal giorno successivo alla pubblicazione in un foglio ufficiale in caso di pubblicazione.

L'atto di ricorso deve essere inoltrato in un'unica copia e contenere le conclusioni, i motivi, l'indicazione dei mezzi di prova e la firma del ricorrente. Devono essere allegati la decisione impugnata e i documenti indicati come mezzi di prova, se sono in possesso del ricorrente. È inoltre necessario allegare la procura generale di un eventuale rappresentante.