



3003 Berna, 10 ottobre 2011

Aeroporto di Lugano-Agno

Approvazione dei piani

Luci di guida (circling guidance lights) – spostamento palo 19-19

A. Fattispecie

1. Considerazioni preliminari

Con decisione del 6 gennaio 2010 il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha approvato la costruzione del sistema di luci di guida. A seguito della verifica effettuata dall'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), per ragioni legate alle operazioni di volo si rende necessario lo spostamento del palo 19-19 di ca. 270 m verso sud (nuova posizione 19-19bis).

2. Domanda di approvazione dei piani

2.1 Domanda

Nella sua domanda del 17 giugno 2011 all'attenzione del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), indirizzata all'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), la Lugano Airport SA (LASA) ha presentato, a nome della Città di Lugano (concessionaria), una domanda di approvazione dei piani per lo spostamento del palo 19-19 del sistema di luci di guida.

2.2 Descrizione e motivazione

Il progetto prevede lo spostamento del palo esistente 19-19 di ca. 270 m verso sud alla posizione 19-19bis.

Il controllo del sistema di luci di guida ha dimostrato che l'ubicazione del palo 19-19 non è adeguato, visto che le luci sono coperte dagli alberi. Per questo motivo è necessario spostare il palo in un punto più adatto.

2.3 Documentazione relativa alla domanda

La domanda comprende i documenti seguenti:

- Domanda di costruzione con matrice di rilevanza del 25 marzo 2011;
- Pianta planimetria e sezione, piano n. 6982/508/040b del 24 maggio 2011;
- Pianta situazione generale, 1:25'000 del 24 maggio 2011;
- Modulo domanda di costruzione cantonale del 24 maggio 2011;
- Rapporto tecnico del 24 gennaio 2011.

3. Consultazione, pubblicazione e deposito pubblico

3.1 Consultazione

Sono stati consultati il Cantone Ticino e l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM). L'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) ha esaminato la domanda sotto il profilo aeronautico. Tutti i servizi interpellati sono favorevoli al progetto. Il Cantone, l'UFAM e l'UFAC richiedono tuttavia l'adempimento di diversi oneri.

La domanda è stata pubblicata nel Foglio ufficiale n. 66/2011 del 19 agosto 2011. Il progetto è stato depositato pubblicamente dal 19 agosto al 19 settembre 2011 compreso presso il Comune di Lugano e il Dipartimento del territorio cantonale. Non sono state inoltrate opposizioni contro il progetto.

3.2 Pareri

Sono stati inoltrati i seguenti pareri:

- Dipartimento del territorio, Servizi generali, 6501 Bellinzona, il 9 settembre 2011
- Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), 3003 Berna, il 28 settembre 2011
- Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), 3003 Berna, l'8 luglio 2011 (SI) e l'8 settembre 2011 (SB).

B. Considerandi

1. In ordine

1.1 Competenza

L'impianto fa parte del sistema di luci di guida esistente dell'aeroporto ed è quindi da considerare un impianto d'aerodromo, ai sensi dell'articolo 2 dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1). La procedura di approvazione dei piani si basa dunque sull'articolo 37 ss. della legge federale sulla navigazione aerea (LNA; RS 748.0) e sulle disposizioni dell'OSIA. In virtù dell'articolo 37 capoverso 2 lettera a LNA, il DATEC è l'autorità di 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 è necessaria alcuna autorizzazione o piano 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 è richiesto alcun esame d'impatto sull'ambiente (cfr. art. 2 cpv. 1 e numero 14.2 dell'allegato OEIA).

1.3 Procedura

Il progetto può toccare interessi degni di protezione di un numero non identificabile di interessati. Per questo motivo, è applicata la procedura di approvazione dei piani ordinaria con pubblicazione e deposito pubblico, secondo l'art. 37 d LNA.

2. Nel merito

2.1 Portata ed esame

In virtù dell'articolo 27 d 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

Il progetto consente un'utilizzazione regolare del sistema di luci di guida e, di conseguenza, un esercizio sicuro dell'aeroporto. Esso non viene contestato da nessuna parte.

2.3 Pianificazione del territorio

Le luci di guida, legate all'ubicazione, servono ad aumentare la sicurezza di volo. Il sistema è installato all'esterno del perimetro aeroportuale, definito nella scheda di coordinamento del PSIA. In sintonia con le prescrizioni della scheda, gli impianti di sicurezza aerea possono essere situati anche all'esterno del perimetro aeroportuale. Secondo l'art. 37 cpv. 4 LNA, per gli impianti che servono all'esercizio di un aeroporto non è necessaria alcuna autorizzazione o piano del diritto cantonale. Il progetto è dunque compatibile con le disposizioni relative alla protezione e all'utilizzazione previste dalla pianificazione. Esso è inoltre conforme agli obiettivi e alle condizioni del PSIA.

2.4 Esigenze specifiche della navigazione aerea

2.4.1 Oneri generali

L'UFAC ha esaminato il progetto e formula i seguenti oneri e osservazioni:

Il palo 19-19 deve essere ben visibile e identificabile a partire dal punto «break-off point» della procedura di avvicinamento «Circling Charlie RWY 19». Stando al progetto, a partire dal punto 1 NM, prima dell'inizio del «circling», il pilota deve poter vedere in ogni momento tre luci. Prima del rilascio dell'autorizzazione, l'UFAC verificherà questa esigenza nell'ambito di un volo di collaudo.

Le luci di guida non sono dotate di un sistema di approvvigionamento di corrente d'emergenza. Dopo il volo di collaudo l'UFAC definirà perciò le condizioni di volo operative per la procedura di avvicinamento «Circling Charlie RWY 19».

Le interfacce – in particolar modo con Skyguide – devono essere regolate in modo chiaro, documentate e notificate. Ciò concerne il comando a distanza, ma anche la manutenzione dell'impianto. Se necessario, le ripercussioni del cambiamento (impact of change) sul relativo esercizio devono essere analizzate, asserite e documentate dagli «stakeholder» interessati, per fare in modo che la modifica e la relativa introduzione siano «acceptable safe». In merito alla documentazione deve essere rispettata la procedura SOAP (Safety Oversight in ANS Provision) e lo scadenzario va coordinato con l'UFAC. Per quanto concerne la LASA, occorre modificare le procedure interne previste dal manuale d'aerodromo e istruire i collaboratori. Soltanto se tutti questi punti sono soddisfatti, l'UFAC potrà autorizzare le luci di guida per le operazioni di volo.

2.4.2 Fasi di costruzione e di installazione

Se sono utilizzate gru di altezza superiore ai 25 m per montare o smontare i pali, oppure se i macchinari sporgono nelle superfici di limitazione degli ostacoli, occorre richiedere tramite il servizio cantonale di notifica le necessarie autorizzazioni per ostacoli temporanei alla navigazione aerea. Le autorizzazioni devono essere rilasciate prima dell'inizio dei lavori.

Visto che una parte dell'impianto viene già utilizzata, l'esercente d'aerodromo deve coordinare lo scadenzario dei lavori con Skyguide.

2.4.3 Pubblicazioni

Le modifiche e le limitazioni d'esercizio devono essere aggiornate per tempo.

Al termine dei lavori devono essere aggiornate le pubblicazioni aeronautiche. Le modifiche delle pubblicazioni devono essere effettuate per tempo, di modo che tra la prevista messa in servizio e la data WEF (With Effect From, entrata in vigore delle pubblicazioni aeronautiche aggiornate) vi sia uno scarto temporale minimo. Vanno rispettati i termini di inoltro (originator deadline) validi per le pubblicazioni aeronautiche.

2.4.4 Inizio e termine dei lavori, collaudo

L'inizio e il termine dei lavori di costruzione devono essere notificati all'UFAC per iscritto.

Al termine dei lavori e prima della messa in servizio dell'impianto, l'UFAC procede al collaudo finale (incl. volo di prova) dell'impianto. Prima del rilascio dell'autorizzazione da parte dell'UFAC l'impianto non può essere utilizzato.

2.5 *Protezione dell'ambiente*

Nella sua presa di posizione il Cantone approva lo spostamento del palo, tuttavia chiede che il basamento in calcestruzzo armato del palo attualmente in esercizio venga asportato completamente dal bosco e l'area forestale ripristinata in modo adeguato.

L'UFAM è dello stesso parere ed esige l'adempimento degli stessi oneri validi al momento della costruzione dell'intero sistema di luci di guida. Nel caso di un onere occorre adeguare i termini previsti.

Gli oneri imposti dal Cantone e dall'UFAM sono volti a proteggere l'ambiente. Essi non compromettono la costruzione e l'esercizio dell'aeroporto e sono stati accettati dalla richiedente già nel quadro dell'autorizzazione iniziale rilasciata per il sistema di luci di guida. Gli oneri sono integrati nella presente decisione.

2.6 *Conclusione*

Il progetto di spostamento del palo 19-19 alla posizione 19-19bis soddisfa le esigenze in materia di sicurezza aerea e 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; RS 748.112.11), in particolare in virtù degli articoli 3, 5 e 49d. Le spese per la presente decisione sono rimosse con una decisione sugli emolumenti separata, conformemente all'articolo 13 OEm-UFAC.

Le spese di vigilanza relative agli oneri disposti sono rimosse separatamente.

4. **Notifica e comunicazione**

La presente decisione è notificata direttamente alla richiedente e comunicata ai servizi interessati della Confederazione e del Cantone, come anche a Skyguide e al Tribunale amministrativo federale.

C. Decisione

Il progetto della Città di Lugano per lo spostamento del palo 19-19 è approvato come segue:

1. Oggetto

Spostamento del palo 19-19 alla posizione 19-19bis (717'099/97'668) e smaltimento degli elementi restanti del palo 19-19.

1.1 Ubicazione

Comune di Lugano, Mappale 2439 RFD Lugano.

1.2 Documentazione rilevante

- Domanda di costruzione con matrice di rilevanza del 25 marzo 2011;
- Pianta planimetria e sezione, piano n. 6982/508/040b del 24 maggio 2011;
- Pianta situazione generale, 1:25'000 del 24 maggio 2011;
- Modulo domanda di costruzione cantonale del 24 maggio 2011;
- Rapporto tecnico del 24 gennaio 2011.

2. Oneri

2.1 Oneri generali

- 2.1.1 I lavori di costruzione e l'esercizio dell'impianto sottostanno alle norme e alle raccomandazioni per aerodromi emanate dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (International Civil Aviation Organization ICAO).
- 2.1.2 I lavori di costruzione devono essere eseguiti secondo la documentazione approvata. Modifiche sostanziali devono essere notificate alle autorità federali e possono essere eseguite soltanto previa autorizzazione.
- 2.1.3 In caso di disaccordo tra i servizi responsabili e la richiedente deve essere interpellato l'UFAC, che decide in merito.

2.2 *Oneri specifici della navigazione aerea*

- 2.2.1 Se sono utilizzate gru di altezza superiore ai 25 m per montare o smontare i pali, oppure se i macchinari sporgono nelle superfici di limitazione degli ostacoli, occorre richiedere al servizio cantonale di notifica le necessarie autorizzazioni per ostacoli temporanei alla navigazione aerea. Le autorizzazioni devono essere rilasciate prima dell'inizio dei lavori.
- 2.2.2 Durante i lavori deve essere garantito in ogni momento un esercizio sicuro dell'aerodromo. La direzione dell'aeroporto provvede al necessario coordinamento tra la direzione dei lavori e Skyguide.
- 2.2.3 Le modifiche e le limitazioni d'esercizio devono essere pubblicate per tempo.
- 2.2.4 Al termine dei lavori di costruzione devono essere aggiornate le pubblicazioni aeronautiche.

2.3 *Protezione dell'ambiente*

2.3.1 Bosco

- a) Il basamento in calcestruzzo armato del palo 19-19 deve essere asportato completamente dal bosco e l'area forestale ripristinata in modo adeguato.
- b) I lavori per la posa del cavo e del palo n. 19-19bis possono essere eseguiti soltanto se la superficie necessaria è stata contrassegnata dal servizio forestale competente.
- c) I lavori e gli interventi edili devono essere eseguiti con le debite cure nell'area forestale. In particolar modo, è vietato erigere baracche o deporre terra scavata, veicoli e materiale di ogni genere.

2.3.2 Natura e paesaggio

- a) Per quanto concerne le luci di guida, occorre attuare tutte le misure indicate nella documentazione per minimizzare l'effetto abbagliante.
- b) Al più tardi il 31 dicembre 2011, un esperto dovrà verificare in modo approfondito l'impatto dell'illuminazione sulla fauna. Inoltre, dovranno essere elaborati gli eventuali interventi di ottimizzazione delle luci o le misure sostitutive adeguate. I risultati di queste verifiche dovranno essere inoltrati all'UFAC, Sezione LESA, all'attenzione dell'UFAM che esprimerà il suo parere in merito. Le misure rese eventualmente necessarie dovranno essere realizzate entro sei mesi dalla notifica della valutazione.

- c) I cunicoli per la posa dei cavi devono essere eseguiti in modo meno invasivo possibile, ripristinando alla fine lo stato originario dell'area d'intervento. Per analogia, si applicano le direttive per la protezione del suolo relative alla costruzione di impianti di trasporto in condotta (Direttive per la protezione del suolo, UFE 1997).
- d) Durante la costruzione e la rimozione del palo deve essere minimizzato l'impatto sulle siepi e sui boschetti campestri. Al termine dei lavori, sulle aree interessate devono essere piantati cespugli indigeni adatti all'ubicazione.

2.4 *Notifica e collaudo*

- 2.4.1 Occorre notificare all'UFAC, Sezione Piano settoriale e impianti, per iscritto e almeno dieci giorni prima l'inizio e dopo la fine dei lavori.
- 2.4.2 L'impianto può essere messo in esercizio soltanto dopo il collaudo e la relativa autorizzazione dell'UFAC. L'UFAC definirà in questo contesto le condizioni di volo operative per la procedura di avvicinamento «Circling Charlie RWY 19» senza sistema di approvvigionamento di corrente d'emergenza. In vista del collaudo, la richiedente è tenuta in particolare a:
 - illustrare il coordinamento con le interfacce – in particolare con Skyguide - (cfr. B 2.4.1),
 - spiegare come saranno garantiti l'adeguamento delle procedure interne secondo il manuale d'aerodromo e la formazione del personale interessato;
 - dimostrare che la modifica e la relativa introduzione sono «acceptable safe».

3. **Emolumenti**

Conformemente all'ordinanza sugli emolumenti dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (OEm-UFAC; RS 748.112.11), 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.

Le spese di vigilanza relative agli oneri disposti sono riscosse separatamente.

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 ordinamento del territorio, 3003 Berna
- Dipartimento del territorio del Cantone Ticino, Servizi generali, 6500 Bellinzona
- Dipartimento del Territorio, servizio cantonale di notifica, Direzione dell'aeroporto cantonale di Locarno, 6596 Gordola
- Municipio di Lugano, piazza Riforma, 6900 Lugano
- Municipio di Agno, 6982 Agno
- Skyguide, MIL and Regional Aerodromes, 3123 Belp
- Tribunale amministrativo federale, casella postale, 3000 Berna 14

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 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 nel 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.