

Calcoli del rumore in primo piano

Adottate prime decisioni nell'ambito del processo PSIA per l'aeroporto di Zurigo

Nell'estate 2008, al termine dei tre colloqui di coordinamento intercorsi con il Cantone di Zurigo e i Cantoni limitrofi per la definizione del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) relativo all'aeroporto di Zurigo, la Confederazione ha deciso di utilizzare le tre varianti d'esercizio restanti come base per la scheda di coordinamento. Due varianti fanno capo alla configurazione attuale delle piste e una terza prevede il loro allungamento. La Confederazione ha invece abbandonato le varianti che prevedevano un sistema di piste parallele. Precedentemente, il Governo cantonale zurighese si era già espresso contro la proposta di spostare una delle due piste nord-sud per conferire loro un andamento parallelo.

Col Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica, la Confederazione definisce il quadro del regime d'esercizio di un aeroporto, che in un secondo tempo il regolamento d'esercizio concretizza e definisce in dettaglio. Mentre la scheda di coordinamento PSIA contiene oltre alla descrizione dello scopo dell'impianto come elemento principale una curva indicante gli effetti del rumore ammessi, nel regolamento d'esercizio sono definiti in particolare gli orari d'esercizio e le prescrizioni per l'utilizzazione delle piste.

La Confederazione non ha ancora deciso in merito ai singoli elementi che nell'ambito dell'ottimizzazione erano diventati parte integrante delle tre varianti d'esercizio. Si tratta

dell'autorizzazione di decolli in direzione sud che consentirebbero di migliorare la stabilità dell'esercizio in determinate situazioni e di ulteriori atterraggi da sud in caso di forte vento da nordest, condizione atmosferica rara. Prima di decidere se mantenere definitivamente questi elementi nelle varianti, la Confederazione vuole conoscerne nei dettagli gli effetti. Occorrono quindi degli accertamenti sulla capacità, oltre che calcoli del rumore. I risultati di queste analisi dovrebbero essere disponibili entro l'estate. La Confederazione è pronta a includere gli elementi soltanto se garantiscono la sicurezza e la stabilità dell'esercizio dell'aeroporto e se non inasprirebbero ulteriormente l'inquinamento fonico cui è esposta la popolazione interessata.

Nel suo rapporto finale, la Confederazione passerà in rassegna il processo di coordinamento e illustrerà i punti che hanno riscosso il consenso dei partecipanti e quelli su cui l'intesa non è stata raggiunta. Il rapporto indicherà anche le forme d'esercizio a cui la Confederazione accorda la sua preferenza. Inoltre, servirà all'UFAC come base per la stesura del progetto di scheda di coordinamento PSIA che sarà presumibilmente disponibile entro la fine dell'anno. Sarà poi il turno delle autorità e della popolazione che potranno esprimersi sulla scheda di coordinamento nell'ambito dell'indagine conoscitiva. All'incirca nello stesso periodo, la Svizzera dovrà presentare alla Germania la sua proposta di soluzione della questione relativa agli avvicinamenti sullo scalo di Kloten che impiegano lo spazio ae-

reo della Germania meridionale. In virtù di un accordo tra Svizzera e Germania, un gruppo di lavoro misto tedesco-svizzero sta effettuando un'analisi dell'impatto fonico che i movimenti di volo sull'aeroporto di Zurigo producono nella Germania meridionale. L'esito di questo studio rappresenterà una solida base per i colloqui tra i due Paesi.

