



Domande e risposte sulla futura utilizzazione del campo d'aviazione di Dübendorf

Aviazione civile

Perché la Confederazione ha scelto la Flugplatz Dübendorf AG quale futuro esercente civile?

Nel dicembre 2013 la Confederazione ha lanciato la gara per l'aggiudicazione dell'esercizio civile del campo d'aviazione di Dübendorf. Nel complesso sono state inoltrate due candidature svizzere: quella della Flugplatz Dübendorf AG e quella della TopMotion GmbH, legata all'Air Force Center di Dübendorf. La Flugplatz Dübendorf AG ha presentato la strategia più convincente: autonomia finanziaria per una durata d'esercizio pari a 30 anni, nessuna richiesta di sostegno federale, impegno a versare annualmente il canone del diritto di superficie. La strategia della Flugplatz Dübendorf AG mette inoltre l'accento sull'aviazione d'affari (business aviation), un settore molto importante per il polo economico di Zurigo, ma fortemente limitato sul lungo periodo presso l'aeroporto di Zurigo.

La Flugplatz Dübendorf AG quando potrà avviare l'esercizio?

In seguito alla decisione del Consiglio federale saranno dapprima avviate le trattative tra la Confederazione e la Flugplatz Dübendorf AG. Dopodiché seguirà una fase di pianificazione e di autorizzazione piuttosto lunga, che potrà durare dai cinque ai dieci anni. Nell'ambito della procedura per il piano settoriale saranno consultati il Cantone e i Comuni interessati e la popolazione avrà la possibilità di partecipare. Nella fase del deposito pubblico per il rilascio dell'autorizzazione d'esercizio, dell'approvazione del regolamento d'esercizio e dei piani vi sarà inoltre anche la possibilità di inoltrare ricorso. Un'apertura del campo d'aviazione prima del 2020 è pertanto poco probabile.

Perché prevedere un secondo campo d'aviazione in un'area così densamente popolata e vicina all'aeroporto di Zurigo?

L'aeroporto di Zurigo sta raggiungendo i suoi limiti di capacità. Nelle ore di punta diventa sempre più difficile per l'aviazione d'affari (business aviation) e l'aviazione leggera atterrare o decollare dall'aeroporto di Zurigo. Nell'ambito di uno studio interno l'UFAC ha analizzato le opzioni di trasferimento dell'aviazione d'affari e dell'aviazione leggera dall'aeroporto di Zurigo a un altro scalo. Il campo d'aviazione di Dübendorf, che dispone di una pista lunga 1800 metri nonostante il ridimensionamento ed è vicino al polo economico di Zurigo, rappresenta l'unica opzione valida. Inoltre, la Confederazione è convinta che la vicinanza del campo d'aviazione offra agli utenti del parco delle innovazioni interessanti possibilità di sinergie.

La Confederazione è tuttavia consapevole del fatto che la popolazione vicina al campo d'aviazione non debba essere esposta a un carico fonico eccessivo. Per questo motivo il futuro esercente dovrà rispettare disposizioni alquanto restrittive. Esso dovrà attenersi ai valori limite d'esposizione al rumore fissati, stimati a circa 28 000 movimenti. Attualmente si rilevano circa 14 500 movimenti di volo presso lo scalo di Dübendorf. Inoltre, saranno vietati i voli di linea o charter, come anche i voli d'istruzione per la formazione di base.

L'esercizio del campo d'aviazione di Dübendorf è compatibile con quello dell'aeroporto di Zurigo?

L'aeroporto di Zurigo non deve essere limitato dall'utilizzazione civile del campo d'aviazione di Dübendorf.

dorf, né sotto il profilo operativo, né dal punto di vista della sicurezza. L'esercizio di Dübendorf deve essere perciò coordinato con quello dell'aeroporto di Zurigo, accordando tuttavia la priorità sempre a quest'ultimo. Verifiche effettuate con il servizio della sicurezza aerea Skyguide e l'aeroporto di Zurigo hanno confermato che un tale coordinamento è possibile.

Aviazione militare

Perché il DDPS non intende più esercitare l'aerodromo militare?

Con il progetto Ulteriore sviluppo dell'esercito (USEs) si persegue l'obiettivo di rinnovare l'esercito sotto il profilo materiale con investimenti adeguati. In questo contesto è necessario ridurre considerevolmente gli attuali costi d'esercizio. Una misura importante consiste nel rinunciare a determinate infrastrutture militari, tra cui anche l'aerodromo di Dübendorf.

Come sarà organizzata in futuro la cointerizzazione militare del campo d'aviazione civile?

Le Forze aeree concentreranno le proprie attività a nord del campo d'aviazione. Negli attuali settori degli hangar 10-12 verrà creata l'infrastruttura necessaria all'esercizio di una base federale per elicotteri. Le Forze aeree avranno inoltre la possibilità di utilizzare la pista civile, se esigenze federali lo richiederanno. A causa delle priorità finanziarie stabilite nel quadro del progetto USEs, la base per elicotteri potrà essere operativa al più presto nel 2022. Nella fase di transizione il DDPS continuerà a garantire l'attuale esercizio dell'aerodromo militare.

Cosa succede nella fase transitoria fino all'approvazione del campo d'aviazione civile?

Lo scalo di Dübendorf rimane un aerodromo militare fino a quando l'operatore civile non avrà ottenuto tutte le autorizzazioni necessarie. Le Forze aeree continueranno a esercitare la pista e a utilizzarla per scopi militari.

Per intanto saranno mantenute le attuali utilizzazioni civili presso lo scalo di Dübendorf. Come verranno regolate in futuro sarà oggetto dell'ulteriore pianificazione.

Parco delle innovazioni

Zurigo ha bisogno di un parco delle innovazioni, visto che la città già ospita il tecnoparco e Schlieren il bioparco?

La creazione di un parco nazionale delle innovazioni è un progetto della Confederazione, la quale ha creato nel 2012 le necessarie condizioni quadro. A livello cantonale l'allestimento di tale parco rappresenta un obiettivo dell'attuale legislatura del Governo cantonale.

Nel suo messaggio concernente il parco delle innovazioni, la cui approvazione è prevista alla fine del 2014, il Consiglio federale illustrerà in modo ancora più dettagliato le differenze tra i tecnoparchi regionali e il parco nazionale delle innovazioni. Una piccola anticipazione: vi sono notevoli differenze per quanto concerne i "clienti", gli obiettivi, le dimensioni, le strategie di marketing ecc. Il parco delle innovazioni consentirà alla Svizzera di posizionarsi ancora meglio come polo delle innovazioni di prim'ordine a livello internazionale. L'iniziativa sarà inoltre utile ai futuri partner industriali, al settore economico (incl. le PMI) come anche ai centri di ricerca universitari e delle scuole universitarie professionali.

È possibile realizzare un parco delle innovazioni nelle immediate vicinanze di un campo d'aviazione civile? Non si temono reciproche limitazioni?

No, già nella fase preliminare le diverse utilizzazioni sono state coordinate. Un esempio: la pista del futuro campo d'aviazione sarà ridimensionata a una lunghezza di 1800 metri e la superficie destinata alle attività aviatorie sarà delimitata a sud della pista.

D'altro canto, la superficie riservata al parco delle innovazioni (ca. 70 ettari) sarà soggetta a diverse restrizioni (curve del rumore, limitazione degli ostacoli, limitazione dell'altezza ecc.) per non compromettere le altre utilizzazioni.

La vicinanza del campo d'aviazione e del parco delle innovazioni può essere molto interessante. L'aeroporto di Grenchen, vicino all'area industriale (orologi e micromeccanica) di Bienne e Soletta, è un buon esempio in tal senso.

Come sarà possibile impedire che l'area destinata al parco delle innovazioni venga ricoperta di cemento?

Nell'ambito di uno studio sull'edificazione dello spazio urbano il Cantone di Zurigo ha illustrato la sua idea di pianificazione dell'area. È probabile un'edificazione a tappe, vale a dire che in un primo momento si costruirebbe solo su una superficie pari a 25 ettari.