

numero			Bellinzona
4957	sb	6	5 ottobre 2010

Repubblica e Cantone  
Ticino

---

## Il Consiglio di Stato

Ufficio federale dell'aviazione civile  
3003 Berna

### **Consultazione delle proposte di modifiche dell'Ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA), dell'Ordinanza sulla navigazione aerea (ONA), dell'Ordinanza DATEC sul capo d'aerodromo - Osservazioni del Consiglio di Stato del Cantone Ticino**

Egregi signori,

con riferimento alla procedura di consultazione federale citata in epigrafe, attivata lo scorso 13 agosto dal vostro Ufficio, vi esponiamo qui di seguito le nostre osservazioni.

#### **1. Premessa**

##### **1.1 Proposte di modifiche in esame**

Lo scrivente Consiglio di Stato è stato invitato a pronunciarsi sulla sola modifica dell'Ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1). Rileviamo che in parallelo è stata avviata una indagine conoscitiva anche su una serie di modifiche di altre Ordinanze federali in materia di navigazione aerea. Su alcune di esse, riteniamo pure opportuno esprimerci in quanto vi sono degli aspetti non solo tecnici, ma anche politici che vanno presi in considerazione.

Ci riferiamo in particolare alle seguenti Ordinanze federali:

- Ordinanza sulla navigazione aerea (ONA; RS 748.01)
- Ordinanza DATEC sul capo d'aerodromo (RS 748.131.121.8)

Sostanzialmente, le proposte riguardano una serie di aspetti solo in parte legati tra loro. Di conseguenza, formuleremo le nostre considerazioni puntualmente per ogni singola proposta, ritenuto che per gli aspetti squisitamente tecnici debbano essere prese in considerazione le osservazioni dei principali attori del settore, nel limite in cui quest'ultime vadano nella direzione di quanto da noi esposto.

## 1.2 Considerazioni generali

Viste la complessità della materia e la necessità di adeguare la legislazione federale alla mutata e mutevole situazione nella quale si trova a doversi sviluppare l'aviazione civile svizzera, riteniamo opportuno formulare una serie di considerazioni introduttive.

La diretta relazione tra le presenti modifiche di Ordinanze federali - e la prima revisione della Legge sulla navigazione aerea (LNA; RS 748.0 - in seguito: revisione1 LNA) è evidente e giustifica le proposte messe in consultazione.

Evidenziamo anzitutto come il Parlamento federale stia correggendo alcune vostre proposte di revisione1 LNA che erano in contrasto con gli obiettivi del "Rapporto sulla politica aeronautica della Svizzera" (d:LUPO), allestito dal Consiglio federale (2004) e approvato dallo stesso Parlamento federale (2005). Ci riferiamo soprattutto alla contestata proposta di introdurre una nuova "tassa di vigilanza" (rev1 LNA, nuovo art. 6b).

Come abbiamo già avuto modo di ripetutamente evidenziare in precedenti procedure di consultazione, ci aspettavamo e ci aspettiamo che l'operato del vostro Ufficio tenesse conto del contesto politico generale codificato nel LUPO che evidenziava come l'obiettivo prioritario fosse di

*"assicurare e migliorare la concorrenzialità del sistema aeronautico nazionale".*

Preso atto dell'importanza economica, sia per il mercato nazionale (interno) sia per la politica estera, se ne deduce che anche il mantenimento e lo sviluppo della competitività del sistema socioeconomico svizzero richiedono un sistema aeronautico nazionale forte e concorrenziale. Ciò significa che l'aviazione civile nazionale non deve essere caricata da nuovi oneri, anche finanziari, ma ne deve essere liberata.

Anche le vostre proposte di aggiornamento della legislazione federale devono quindi seguire il chiaro indirizzo definito nel 2004/5.

## 2. Considerazioni di merito del Consiglio di Stato sulla proposta di modifica OSIA

Per permettervi di comprendere al meglio le nostre argomentazioni riprendiamo le tematiche di pertinenza seguendo la sistematica (capitoli) dell'OSIA. Nel merito

delle singole proposte, limitatamente a quelle di rilevanza cantonale, si osserva quanto segue.

## **2.1 Definizioni**

(modifica OSIA, art. 2)

Si osserva innanzitutto che i termini elencati hanno specifica valenza non solo per una corretta applicazione dell'OSIA, ma anche in altre Ordinanze federali d'esecuzione della LNA e nel Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA).

Considerata la moltitudine di definizioni tecniche nel contesto internazionale dell'aviazione civile, nonché la loro costante evoluzione, ci si chiede se sia giusto mantenere l'attuale approccio (uno specifico "capitolo" dedicato al tema "definizioni" nell'OSIA e nelle altre Ordinanze). A nostro avviso per evitare continue modifiche delle varie Ordinanze crediamo sia giunto il momento di rivedere completamente la gestione, anche formale, del tema.

Alla complessità tecnica, per la Svizzera v'è pure la necessità di una loro corretta traduzione nelle diverse lingue ufficiali.

In concreto ci si deve chiedere se non sia più efficace concentrare le varie definizioni (con le dovute differenziazioni settoriali) in un documento unico, flessibile ed esaustivo, dotato comunque di ufficialità.

**Con la riserva sopra espressa, siamo favorevoli alla proposta di modifica**

## **2.2 Ammissibilità delle modifiche delle infrastrutture**

(modifica OSIA, art. 27a)

La modifica – anche se dal nostro punto di vista non strettamente necessaria rispetto alla situazione attuale - vuole trasporre e specificare nell'OSIA l'obbligo di una procedura d'approvazione dei piani per gli impianti aeroportuali (cfr. Rapporto esplicativo).

Secondo la nostra esperienza, data soprattutto dal diretto coinvolgimento nelle procedure relative agli Aeroporti di Lugano-Agno e Locarno, ci si chiede se la soluzione della tematica edilizia debba necessariamente passare per una specificazione delle "regole". A nostro parere sarebbe opportuna una più efficace applicazione di quelle esistenti con conseguenti decisioni in tempi ragionevoli. Quale esempio, si cita la valutazione del progetto di aggiornamento delle infrastrutture operative civili dell'Aeroporto cantonale di Locarno. Esso è stato elaborato con i servizi del DATEC già dalla prima metà degli anni novanta ed inviato formalmente nel 2005 per la definitiva approvazione LNA/OSIA. Ad oggi il progetto non è ancora stato pubblicato.

**La proposta di modifica può essere accettata, ritenuto che il problema da risolvere sia piuttosto quello della tempistica procedurale.**

### **2.3 Prova del rispetto delle esigenze della sicurezza aerea**

(modifica OSIA, art. 27a cpv. 1 lettera <sup>f</sup>bis)

E' evidente che questa modifica è finalizzata a scaricare un preciso compito unicamente agli esercenti degli aeroporti.

A nostro avviso obbligare questi ultimi a fornire anche la prova della sicurezza della navigazione aerea al momento della presentazione della domanda di approvazione dei piani, significa appesantire tale procedura con un preciso compito che, a nostro parere, dovrebbe invece spettare al vostro Ufficio.

L'attuale situazione è molto più coerente con la realtà, in quanto, limitatamente ai casi in cui è toccata la sicurezza aerea, richiede una valutazione iniziale da parte dell'esercente e la definitiva vostra valutazione definitiva nell'ambito della procedura di approvazione delle proposte presentate.

**Proponiamo di abbandonare questa proposta.**

### **2.4 Costruzione e modifica di ostacoli**

(modifica OSIA, art. 63)

Lo scrivente Governo cantonale si era già espresso in merito nell'ambito della consultazione relativa alla prima revisione della LNA e dell'OSIA. In concreto è stato evidenziato che lo sviluppo urbano a ridosso degli aerodromi, ma anche sporadicamente in altri casi, impone di rivalutare la tematica con attenzione alle emissioni luminose o gassose che potrebbero avere influssi sul volo.

Nel merito si precisava quanto segue:

- La tematica sempre più va oltre il semplice aspetto geometrico. Aumentano, come effettivi ostacoli alla navigazione aerea, le problematiche legate ad infrastrutture "non aviatorie" con un potenziale influsso nel volo, specie a bassa quota e nelle zone di atterraggio/decollo. In concreto si pensa alle emissioni di luce (fasci di luce concentrata e laser), aria in situazioni "non normali" (temperatura, tasso di umidità, velocità di emissione, ecc.) ed emissioni elettromagnetiche di trasmissione dati e/o comunicazione (NATEL, ma non solo) che possono interferire con gli impianti di avvicinamento agli aeroporti.
- Nell'OSIA e, verosimilmente anche nella LNA, questo nuovo aspetto deve essere prioritario e va ripreso in quanto ora non sono chiare le relative competenze nell'ambito delle autorizzazioni comunali/cantonali ai sensi della LPT e LNA. Crediamo sia ora il momento per una vostra azione "preventiva" anche per questa precisa casistica di "ostacoli alla navigazione aerea". Il Dipartimento del territorio sta elaborando, per ora limitatamente al comparto nord dell'Aeroporto regionale di Lugano-Agno una prima proposta di coordinamento procedurale LPT – LNA.

**Ritenuto che non si prevede di modificare materialmente il concetto di ostacolo (cfr. Rapporto esplicativo), proponiamo di completare la proposta**



**La nostra posizione su queste modifiche è favorevole a condizione che di volta in volta si tenga conto degli interessi nazionali e regionali.**

### **3.2 Ordinanza DATEC sul capo d'aerodromo**

Indipendentemente dal fatto che la modifica dell'Ordinanza si limita ad una precisa normativa, il Consiglio di Stato ritiene opportuno qui ribadire la propria precisa posizione nelle precedenti consultazioni. In questa sede ci limitiamo a riprendere i principali concetti.

- Il tema centrale è la funzione stessa del capo d'aerodromo. Ci si deve porre il quesito se questo ruolo sia ancora attuale o se non è preferibile che i compiti siano finalmente assegnati all'esercente dell'aerodromo e non ad una specifica persona.
- Tra i problemi con cui notoriamente l'attuale "capo d'aerodromo" è confrontato vi è la collaborazione "non sempre facile" con i diversi servizi del vostro Ufficio. Si pensi alla necessità di avere delle immediate e chiare risposte a quesiti complessi e all'atteggiamento di certi vostri servizi verso i gestori degli aerodromi.
- A nostro avviso il ragionamento che ora va sviluppato non è quello formale di consolidare nell'ordinanza i compiti, organizzare una formazione e infine rilasciare delle licenze, ma quello di cogliere l'occasione per riesaminare completamente il tema delle responsabilità nella gestione degli aerodromi.

**A nostro avviso più che a correggere qualche dettaglio della specifica ordinanza si tratta di ridefinire il "processo d'interazione" tra esercenti, specie di piccoli e medi aerodromi, ed i vostri servizi.**

### **4. Conclusione**

Si ribadisce che queste proposte di modifica delle varie Ordinanze rispondono ad una logica di "formale affinamento" della legislazione, ma non tengono conto del quadro generale. Va meglio considerata l'importanza economica dell'aviazione civile sia per il mercato nazionale (interno) sia per la politica estera. Lo sviluppo della competitività del sistema socioeconomico svizzero richiede un sistema aeronautico nazionale forte e concorrenziale e ciò suggerisce una certa liberalizzazione delle norme e non il carico con nuovi oneri.

Si tratta di essere coerenti con le precise indicazioni del Consiglio federale e del Parlamento in materia di aviazione civile ("Strategia PSIA" del 2000 e "Rapporto sulla politica aeronautica della Svizzera - LUPO" del 2004/5) e, soprattutto, con gli obiettivi strategici e cioè:

*“Assicurare i collegamenti della Svizzera con i principali centri urbani europei e mondiali, mantenendo concorrenziale il sistema aeronautico nazionale”.*

Fatte queste considerazioni, la posizione del Governo ticinese è quindi favorevole ad alcune delle modifiche proposte nel limite in cui il vostro Ufficio abbia ad affrontare in modo più attivo il proprio ruolo in un settore in continua evoluzione. In quest’ottica gli indirizzi scaturiti dall’esame e dalle decisioni del Parlamento federale di questi mesi (revisione<sup>1</sup> LNA) sono molto chiari e vanno nella direzione che il Consiglio di Stato del Canton Ticino, assieme ad altri Cantoni e ad altri rappresentanti del settore dell’aviazione civile svizzera, propugnano.

Il Delegato cantonale per l’aviazione civile, ing. Davide Pedrioli (091 814 26 60) è a vostra disposizione per eventuali informazioni sulle tematiche evidenziate.

Vogliate gradire l’espressione della nostra stima.

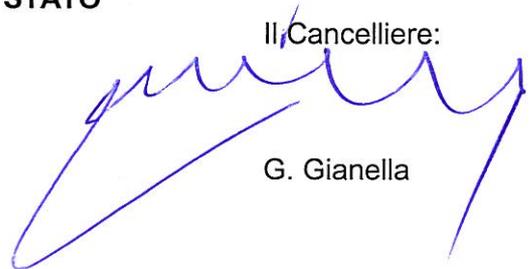
**PER IL CONSIGLIO DI STATO**

Il Presidente:



L. Pedrazzini

Il Cancelliere:



G. Gianella

Copia per conoscenza a:

Konferenz der Kantonsregierungen, Sekretariat, Amtshausgasse 3, 3000 Berna 7;  
Associazione svizzera degli aerodromi, casella postale 5206, 1002 Losanna;  
Delegato cantonale per l’aviazione civile; Deputazione ticinese alle Camere federali.