

4 Tipi di impianto e aree d'atterraggio in montagna

4.1 Aeroporti nazionali

Decisioni

1. Gli aeroporti nazionali sono infrastrutture del traffico di importanza nazionale. Sono destinati in primo luogo al traffico aereo pubblico (voli di linea) e in secondo luogo, se le capacità rimanenti lo consentono, al restante traffico aereo di pubblico interesse. La loro esistenza rappresenta la condizione di base per il collegamento della Svizzera al traffico aereo internazionale attraverso voli diretti o di transito.

2. Lo sviluppo dell'infrastruttura edile e dell'esercizio degli aeroporti nazionali segue la domanda di trasporto aereo, purché sempre nel rispetto dei principi della sostenibilità.

La domanda deve essere coperta sfruttando l'infrastruttura già esistente con la massima efficienza. Le schede di coordinamento possono contenere obiettivi di prestazione e di capacità vincolanti e misure infrastrutturali che assicurino il raggiungimento dello scopo del rispettivo aeroporto nazionale.

3. Gli aeroporti nazionali sono attrezzati in modo tale da soddisfare le esigenze del traffico di linea e consentire collegamenti intercontinentali diretti. Gli aeroporti nazionali:

- dispongono di almeno una pista pavimentata, incluse vie di rullaggio e piazzale;
- sono attrezzati per i voli strumentali (IFR) e per l'esercizio con qualsiasi condizione meteorologica;
- dispongono di una zona di controllo terminale (TMA) per la direzione del traffico in avvicinamento e dei decolli nonché di una zona di controllo (CTR) con rispettivo servizio di direzione del traffico aereo;
- dispongono di installazioni doganali permanenti per le operazioni di imbarco di passeggeri e merci in arrivo da tutto il mondo;
- dispongono di un'infrastruttura performante per il trasporto aereo di merci;
- possono disporre di una base per elicotteri.

4. L'attuale orario di esercizio degli aeroporti nazionali deve in linea di principio essere mantenuto. Può essere ridotto soltanto qualora nell'area europea circostante entrasse in vigore un divieto notturno di volo superiore a quello già vigente in Svizzera.

5. Il numero e la distribuzione degli aeroporti nazionali corrispondono alle aree metropolitane della Svizzera definite nel Progetto territoriale Svizzera. Sono aeroporti nazionali (per la rispettiva ubicazione cfr. fig. 18):

- Basel-Mulhouse
- Genève
- Zürich

Dalle suesposte decisioni relative agli aeroporti nazionali non emerge alcuna necessità di adeguamento delle attuali schede di coordinamento PSIA per gli aeroporti nazionali.

Spiegazioni

1. Gli aeroporti nazionali sono aerodromi titolari di una concessione. Possono assolvere la funzione di «hub», offrendo condizioni quadro vantaggiose per le compagnie aeree così che queste ultime assicurino il collegamento alla rete dei trasporti aerei attraverso voli diretti (invece che con voli di transito).
2. Un obiettivo di capacità potrebbe essere, ad esempio, una determinata capacità oraria (numero delle partenze e degli arrivi ad ogni ora). Esso permette di garantire un esercizio fluido e senza ritardi nelle ore con una forte domanda («onde di traffico» con numerosi voli di transito), a tutto vantaggio della qualità e dell'affidabilità del traffico aereo (cfr. par. 3.1, Spiegazioni, decisione 4).
È garantito il mantenimento degli aeroporti nazionali di Zurigo e Ginevra nel loro stato attuale, in considerazione della loro importanza nazionale e della loro ubicazione vincolata quale parte del sistema dei trasporti nel suo complesso (art. 36e LNA).
3. Per esercizio con qualsiasi condizione meteorologica si intende che le piste devono soddisfare i requisiti della cat. II/III (low visibility procedure). Le installazioni doganali degli aeroporti nazionali devono essere attrezzate anche per le operazioni di imbarco di passeggeri e merci provenienti da Paesi al di fuori dello spazio Schengen. Gli orari di esercizio degli aeroporti nazionali di Zurigo e Ginevra seguono le disposizioni relative all'esercizio notturno (art. 39e segg. OSIA) nonché quelle delle schede di coordinamento PSIA e del regolamento di esercizio.
4. Gli orari di esercizio degli aeroporti nazionali, fissati nei rispettivi regolamenti d'esercizio, devono rispettare la regolamentazione applicabile ai voli notturni (artt. 39-39d OSIA). Secondo il LUPO dovranno essere ridotti soltanto qualora il divieto notturno vigente nello spazio UE superasse quello in vigore in Svizzera.
5. Le decisioni 1-4 contenute nel paragrafo 4.1 corrispondono all'orientamento strategico per gli aeroporti nazionali fissato nelle schede di coordinamento per Zurigo (23.8.2017), Ginevra (14.11.2018) e Basilea-Mulhouse (15.5.2013). Le decisioni contenute in queste schede rappresentano il risultato di processi politici durati diversi anni.

4.2 Aeroporti regionali

Decisioni

1. Gli aeroporti regionali sono infrastrutture del traffico di importanza regionale. Servono prima di tutto il traffico aereo di pubblico interesse e devono garantire l'accesso alle scuole di volo
Se adeguatamente attrezzati, gli aeroporti regionali possono offrire voli di linea verso gli aeroporti nazionali e verso destinazioni estere.
2. Il numero e la distribuzione degli aeroporti regionali e lo sviluppo della loro infrastruttura edile e del loro esercizio dipendono da:
 - domanda di traffico aereo di pubblico interesse;
 - fabbisogno di aerodromi accessibili al pubblico e di un collegamento regionale al traffico aereo pubblico internazionale;
 - esigenze dell'economia regionale rivendicate dalla regione e dal Cantone che ospitano l'aerodromo;
 - obiettivo di equilibrio territoriale.

3. Gli aeroporti regionali sono attrezzati in modo da soddisfare le esigenze minime del traffico aereo che vi si svolge:

- dispongono di almeno una pista pavimentata, incluse vie di rullaggio e piazzale;
- possono essere attrezzati per i voli strumentali (IFR) e dispongono in tali casi di una struttura dello spazio aereo e di servizi della navigazione aerea commisurati alle condizioni locali e alle operazioni di volo;
- possono essere attrezzati per l'esercizio con qualsiasi condizione meteorologica e per l'esercizio in condizioni di oscurità;
- possono disporre di una base per elicotteri

Se gli aeroporti regionali vengono utilizzati per voli di linea:

- sono attrezzati per i voli strumentali (IFR) e per l'esercizio con qualsiasi condizione meteorologica
- dispongono di installazioni doganali per le operazioni di imbarco di passeggeri e merci in arrivo da tutto il mondo.

4. Sono aeroporti regionali (per la rispettiva ubicazione cfr. fig. 18):

- Bern-Belp (BE)
- Birrfeld (AG)
- Bressaucourt (JU)
- Ecuwillens (FR)
- La Chaux-de-Fonds–Les-Eplatures (NE)
- Grenchen (SO)
- Lausanne–La Blécherette (VD)
- Lugano-Agno (TI)
- St. Gallen-Altenrhein (SG)
- Samedan (GR)
- Sion (VS)

Spiegazioni

1. Gli aeroporti regionali sono aerodromi titolari di una concessione e accessibili, in linea generale, a tutti gli utenti. I voli di linea verso gli aeroporti nazionali servono al collegamento regionale con la rete dei trasporti aerei internazionali (traffico di scalo). Per il traffico interno svizzero (passeggeri locali) questi voli di linea sono di importanza secondaria, visti i buoni collegamenti terrestri (ferrovia, strade) di cui dispone il Paese.
2. Lo scopo di una distribuzione territoriale equilibrata degli aeroporti regionali è quello di garantire che ogni parte del Paese e area d'intervento sia adeguatamente collegata alla rete degli aerodromi, in funzione della distribuzione demografica e del fabbisogno di traffico aereo.
3. Si parte dal presupposto che le compagnie aeree offrano voli di linea se l'infrastruttura degli aerodromi soddisfa i requisiti necessari e se la domanda è sufficiente. Fintanto che è giustificato dall'interesse generale, la Confederazione può concedere sussidi o prestiti per promuovere l'esercizio di linee aeree regolari (cfr. art. 101 LNA) oppure partecipare a imprese di trasporto aereo (cfr. art. 102 LNA).

Ai sensi dell'articolo 20 capoverso 3 ONCA, l'UFAC può autorizzare l'esercente di un aerodromo a utilizzare una procedura di volo strumentale in assenza di un servizio di controllo del traffico aereo, se l'esercente dimostra che la sicurezza del volo è garantita.

4. L'aeroporto regionale di San Gallo-Altenrhein non è ancora titolare di una concessione d'esercizio e gode unicamente dello status di campo d'aviazione.

4.3 Campi d'aviazione

Decisioni

1. I campi d'aviazione servono tutti i tipi di traffico aereo, ad eccezione di quello di linea (traffico aereo pubblico).
2. Il numero e la distribuzione dei campi d'aviazione e lo sviluppo della loro infrastruttura edile e del loro esercizio dipendono da:
 - domanda di traffico aereo di pubblico interesse;
 - esigenze dell'economia regionale rivendicate dalla regione e dal Cantone che ospitano il campo d'aviazione;
 - obiettivo di equilibrio territoriale.
3. I campi d'aviazione sono attrezzati in modo da soddisfare le esigenze minime del traffico aereo che vi si svolge. Possono essere attrezzati per il volo strumentale (IFR), l'esercizio con qualsiasi condizione meteorologica e l'esercizio in condizioni di oscurità, possono offrire il servizio della navigazione aerea e disporre di una base per elicotteri.
4. Sono campi d'aviazione (per la rispettiva ubicazione cfr. fig. 18):
 - Ambri (TI)
 - Amlikon (TG)
 - Bad Ragaz (SG)
 - Bellechasse (FR)
 - Bex (VD)
 - Biel-Kappelen (BE)
 - Buochs (NW)
 - Buttwil (AG)
 - Courtelary (BE)
 - Dittingen (BL)
 - Dübendorf (ZH)
 - Fricktal-Schupfart (AG)
 - Gruyères (FR)
 - Hasenstrick (ZH)
 - Hausen am Albis (ZH)
 - Kägiswil (OW)
 - La Côte (VD)
 - Langenthal (BE)
 - Locarno (TI)
 - Lodrino (TI)
 - Lommis (TG)

- Luzern-Beromünster (LU)
- Mollis (GL)
- Montricher (VD)
- Môtiers (NE)
- Münster (VS)
- Neuchâtel (NE)
- Olten (SO)
- Raron (VS)
- Reichenbach (BE)
- Saanen (BE)
- Schaffhausen (SH)
- Schänis (SG)
- Sitterdorf (TG)
- Speck-Fehraltorf (ZH)
- St. Stephan (BE)
- Thun (BE)
- Triengen (LU)
- Wangen-Lachen (SZ)
- Winterthur (ZH)
- Yverdon (VD)
- Zweisimmen (BE)

5. I campi d'aviazione con esercizio limitato alla stagione invernale (campi d'aviazione invernali) servono principalmente voli sportivi e l'aviazione leggera e non dispongono di un'infrastruttura permanente. Sono campi d'aviazione invernali (per la rispettiva ubicazione cfr. fig. 18):

- Blumental (BE)
- Lauberhorn (BE)
- Männlichen (BE)
- Schwarzsee (FR)

6. Il campo d'aviazione di Wangen (SZ) è un idroscalo (per l'ubicazione cfr. fig. 18). Non possono essere autorizzati nuovi idroscali.

7. Gli aerodromi militari non più utilizzati dalle Forze Aeree devono essere gestiti come aerodromi civili se:

- l'impianto viene destinato al traffico aereo di pubblico interesse o contribuisce al decongestionamento del sistema globale degli aerodromi;
- un ente ne garantisce la gestione ordinata;
- non sussistono interessi preponderanti della pianificazione territoriale o ambientali.

8. Per trasformare un ex aerodromo militare in un aerodromo civile è necessario seguire una procedura per il cambiamento d'uso. Tale procedura è disciplinata dalla legge sulla navigazione aerea (LNA). Fino al completamento del cambiamento d'uso gli ex aerodromi militari possono continuare a essere utilizzati in ugual misura per l'aviazione civile.

9. Parti dell'aerodromo militare di Dübendorf vengono trasformate in campo d'aviazione civile. L'aerodromo è destinato in primo luogo al traffico aereo d'affari, ma deve essere aperto anche al lavoro aereo e ai voli sportivi e da diporto. Saranno invece esclusi la formazione aeronautica di base e il traffico di linea.

Il campo d'aviazione civile di Dübendorf ospita una base per elicotteri per i voli di salvataggio e per i voli della polizia cantonale. Sono ammessi anche altri voli commerciali o privati con elicottero.

Il campo d'aviazione civile di Dübendorf può essere utilizzato dalla Forze aeree per voli con elicotteri e velivoli ad ala fissa militari.

Spiegazioni

1. Si distingue tra campi d'aviazione con e campi d'aviazione senza accesso limitato. Questi ultimi sono accessibili a un gruppo maggiore di utenti, mentre i primi (contrassegnati con la denominazione «restricted» o «R» nel manuale d'informazione aeronautica AIP) sono aperti esclusivamente a un gruppo limitato di utenti (ad es. i membri di un club), indicato nel regolamento di esercizio. Un'autorizzazione per l'utilizzo da parte di altri utenti può essere rilasciata solo in singoli casi, sulla base di una regolamentazione speciale stabilita dall'aerodromo. Spetta al rispettivo esercente decidere se un campo d'aviazione debba essere con o senza accesso limitato.

Alcuni campi d'aviazione sono destinati principalmente al volo a vela; nella parte concettuale del PSIA del 18 ottobre 2000 questi campi d'aviazione formavano la categoria dei «campi d'aviazione per volo a vela».

Dal 2015, in Svizzera, sono ammessi gli alianti da pendio a propulsione elettrica. Ai sensi dell'articolo 10a capoverso 2 dell'ordinanza del DATEC sulle categorie speciali di aeromobili (OACS), gli alianti da pendio a propulsione elettrica possono decollare o atterrare soltanto su un aerodromo (obbligo di aerodromo). In base a ciò, sarebbe quindi eventualmente possibile anche la creazione di aerodromi destinati esclusivamente agli alianti da pendio a propulsione elettrica.

2. Una distribuzione territoriale equilibrata dei campi d'aviazione viene stabilita sulla base dei seguenti criteri:
- distanza da aerodromi con riserve di capacità per lo stesso segmento di traffico;
 - aree d'intervento del Progetto territoriale Svizzera.
3. I campi d'aviazione possono servire anche voli oltreconfine, secondo le disposizioni delle autorità doganali o d'intesa con esse.
4. Dal 2010 il campo d'aviazione di Hasenstrick non è più destinato all'aviazione civile. Rimane tuttavia incluso nel PSIA fino all'eventuale revoca dell'autorizzazione d'esercizio (cfr. par. 3.1, decisione 10).
5. Nei campi d'aviazione invernali possono operare velivoli ad ala fissa solo in presenza di uno strato sufficiente di neve (sullo Schwarzsee solo in presenza di uno strato sufficientemente spesso di ghiaccio). L'utilizzo di questi campi d'aviazione varia di anno in anno. La condizione dell'esercizio stagionale è fissata nell'autorizzazione d'esercizio e nel regolamento d'esercizio.
6. L'idroscalo di Wangen (SZ), in passato idroscalo di Lachen, esiste da decenni ed è l'unico idroscalo svizzero. Si trova sul lago di Zurigo, nelle immediate vicinanze dell'aerodromo di Wangen-Lachen (SZ). A seguito dell'iniziativa popolare 'Via gli idrovolanti dai laghi svizzeri!' del 1996 è stata modificata la

legge sulla navigazione aerea introducendo la facoltà per il Consiglio federale di limitare il numero degli idroscali (cfr. art. 36 cpv. 2 LNA). Il Consiglio federale ha pertanto introdotto già nel PSIA del 18 ottobre 2000 il divieto di autorizzare nuovi idroscali oltre a quello di Wangen.

7. Gli impianti militari di cui non si avrà più bisogno in futuro, secondo il piano settoriale militare o il concetto relativo agli stazionamenti dell'esercito, vengono fatti confluire nel patrimonio immobiliare disponibile e poi venduti, ceduti in diritto di superficie, affittati, dismessi o demoliti dal DDPS (armasuisse Immobili). Il DDPS procede all'alienazione di immobili del patrimonio immobiliare disponibile solo dopo il rilascio dell'autorizzazione necessaria al cambiamento d'uso (diritto in materia di pianificazione del territorio o diritto speciale).
8. La procedura per il cambiamento d'uso degli aerodromi militari è disciplinata dall'art. 31 OSIA. Per le costruzioni e gli impianti già esistenti, per una loro modifica o per la realizzazione di nuovi essa prevede il rilascio di una autorizzazione di esercizio, l'approvazione di un regolamento d'esercizio nonché l'approvazione dei piani. Il regolamento d'esercizio e l'approvazione dei piani devono corrispondere agli obiettivi e alle prescrizioni della scheda di coordinamento. Maggiori informazioni su tale procedura sono disponibili nella scheda informativa dell'UFAC «Verfahren für den Weiterbetrieb ehemaliger Militärflugplätze als Zivilflugplatz (Umnutzungsverfahren)» del 2004 (disponibile solo in tedesco).

I seguenti aerodromi sono ex aerodromi militari già trasformati in aerodromi civili:

- Münster (VS)
- Reichenbach (BE)
- Saanen (BE)
- Zweisimmen (BE)

Per i seguenti ex aerodromi militari, invece, la procedura per il cambiamento d'uso è per il momento solo prevista:

- Ambri (TI)
- Kägiswil (OW)
- Lodrino (TI)
- Mollis (GL)
- Raron (VS)
- St. Stephan (BE)

Fino ad oggi tutti gli ex aerodromi militari passati all'uso civile sono stati trasformati in campi d'aviazione; la trasformazione di un ex aerodromo militare in un aeroporto regionale non è tuttavia esclusa.

9. Questa decisione si basa sulla decisione del Consiglio federale del 31 agosto 2016. Le condizioni per le operazioni di volo nel campo d'aviazione civile di Dübendorf dovranno essere precisate nella scheda di coordinamento alla voce relativa alla funzione dell'impianto e dovranno essere considerate nel regolamento d'esercizio.

Nel traffico aereo con velivoli ad ala fissa deve essere data la priorità ai voli d'affari (business aviation). Non sono invece ammessi l'esecuzione dei circuiti nella formazione di base per il primo conseguimento di una licenza di volo, il traffico di linea con un piano di volo né le catene charter (voli pubblici di linea che fanno parte di una serie sistematica di almeno quattro voli). Devono invece essere ammessi i singoli voli charter (aerotaxi).

L'ubicazione definitiva della base civile per elicotteri dovrà essere stabilita nella scheda di coordinamento PSIA di Dübendorf. Tale base servirà principalmente agli interventi di salvataggio e di polizia, ma sarà aperta anche ad altri voli commerciali e privati con elicottero; la possibilità di stazionamento a tale scopo deve essere esaminata e chiarita nell'ambito della scheda di coordinamento PSIA.

Il campo d'aviazione civile di Dübendorf deve poter essere utilizzato anche dalle Forze aeree, in particolare per voli in elicottero e per i voli del Servizio di trasporto aereo della Confederazione. Non è ammesso lo stazionamento di aviogetti da combattimento. Dopo l'approvazione della scheda di coordinamento PSIA per Dübendorf saranno adeguati i contenuti della decisione n. 9.

4.4 Eliporti

Decisioni

1. Gli eliporti sono utilizzati in primo luogo per i voli di salvataggio e di intervento e per il lavoro aereo, in secondo luogo per il restante traffico aereo. Essi svolgono una funzione complementare all'interno del sistema globale dell'infrastruttura aeronautica.
2. Il numero e la distribuzione degli eliporti e lo sviluppo della loro infrastruttura edile e del loro esercizio dipendono da:
 - domanda di elitransporto di pubblico interesse;
 - esigenze dell'economia regionale, rivendicate dal Cantone e dalla regione che ospitano l'eliporto;
 - obiettivo di equilibrio territoriale.È possibile autorizzare la costruzione di nuovi eliporti se è dimostrato che un impianto già esistente non può fornire la prestazione di traffico prevista.
3. Gli eliporti sono attrezzati in modo da soddisfare le esigenze minime del principale traffico aereo che vi si svolge.
Possono essere attrezzati per i voli strumentali (IFR), per l'esercizio con qualsiasi condizione meteorologica e per l'esercizio in condizioni di oscurità nonché offrire il servizio della navigazione aerea.
4. Ai fini di uno sfruttamento ottimale dell'infrastruttura gli eliporti devono essere messi a disposizione, nei limiti del possibile, di differenti tipi di utenti; in caso di costruzione di un nuovo eliporto o di importanti modifiche edilizie o di esercizio a un eliporto già esistente occorre valutare le possibilità in tal senso.
5. Per gli eliporti nuovi o già esistenti che servono una quota rilevante di voli di salvataggio e di intervento rispetto al traffico complessivo dell'impianto possono essere concesse le facilitazioni previste dall'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF).
6. Sono eliporti i seguenti aerodromi (per la rispettiva ubicazione cfr. fig. 18):
 - Balzers (Principato del Liechtenstein)
 - Collombey-Muraz (VS)
 - Davos (GR), risultato intermedio
 - Erstfeld (UR)
 - Gampel (VS)
 - Gossau (SG)
 - Gsteigwiler (BE)

- Haltikon (SZ)
- Holziken (AG)
- Interlaken (BE)
- Lauterbrunnen (BE)
- Leysin (VD)
- Pfaffnau (LU)
- Raron (VS)
- San Vittore (GR)
- Schattenhalb (BE)
- Schindellegi (SZ)
- Sembrancher (VS)
- Tavanasa (GR)
- Trogen (AR)
- Untervaz (GR)
- Würenlingen (AG)
- Zermatt (VS)

7. Gli eliporti con esercizio limitato alla stagione invernale (eliporti invernali) servono principalmente voli sportivi e l'aviazione leggera e non dispongono di un'infrastruttura permanente. Sono eliporti invernali i seguenti aerodromi (per la rispettiva ubicazione cfr. fig. 18):

- Gstaad-Inn Grund (BE)
- St. Moritz (GR)

Spiegazioni

1. Per le basi per elicotteri situate all'interno degli aerodromi valgono le decisioni enunciate nei paragrafi 4.1 - 4.3. Gli elicotteri rivestono una grande importanza soprattutto nella regione alpina e prealpina perché queste zone non possono essere raggiunte, o solo con difficoltà, da altri mezzi di trasporto. Come nel caso dei campi d'aviazione, anche alcuni eliporti possono avere un accesso limitato, cioè ammettere solo un gruppo ristretto di utenti definito nel regolamento d'esercizio.
2. Un'equilibrata distribuzione territoriale degli eliporti considera la distanza dagli eliporti (o basi per elicotteri negli aerodromi) che hanno riserve di capacità per lo stesso segmento di traffico.

Costruzione di nuovi eliporti: chi presenta un progetto per la costruzione di un nuovo eliporto deve dimostrare di aver dapprima provato seriamente a fornire la prestazione di traffico progettata attraverso gli eliporti già esistenti (o le basi per elicotteri presenti negli aerodromi) oppure deve illustrare schematicamente i motivi per cui gli eliporti già esistenti (o le basi per elicotteri presenti negli aerodromi) non possono essere presi in considerazione. Tale prescrizione è in stretta relazione con la decisione n. 9 enunciata nel paragrafo 3.1 (Assetto dell'infrastruttura aeronautica), secondo la quale il totale sfruttamento delle capacità disponibili ha la priorità rispetto alla costruzione di nuovi impianti.

3. Gli eliporti possono servire anche voli passeggeri oltreconfine (spazio Schengen), secondo le disposizioni delle autorità doganali o d'intesa con esse; non è invece possibile effettuare operazioni di imbarco per le merci.

4. «Essere a disposizione di differenti tipi di utenti» significa che gli eliporti sono in linea generale accessibili anche a terzi e che questi ultimi possono usufruire almeno temporaneamente (dietro pagamento) dell'infrastruttura (FATO, impianti per il rifornimento di carburante, ecc.). Permettendo anche ad altri utenti l'accesso agli impianti già esistenti è possibile evitare, da una parte, lunghi voli di transito e, dall'altra, ridurre la pressione per la costruzione di nuovi eliporti. Le imprese costruttrici di elicotteri risentono comunque dell'acuirsi della concorrenza per la suddivisione del mercato e del territorio. Finora la Confederazione non è ricorsa all'obbligo limitato di ammettere utenti di cui all'articolo 20 OSIA: l'opportunità di applicare questa disposizione dovrebbe essere valutata nel caso in cui, ad esempio, nelle vicinanze di un eliporto con accesso limitato e ridotto sfruttamento delle capacità disponibili si chiedesse la costruzione di un nuovo impianto.
5. Le facilitazioni di cui all'art. 7 cpv. 2 OIF relative alle emissioni foniche degli eliporti possono contribuire notevolmente alla scelta di una giusta sede per i nuovi impianti: le ampie curve di esposizione al rumore del livello di rumore massimo medio (L_{max} secondo l'allegato 5 OIF) possono infatti limitare fortemente la scelta.
7. L'esercizio degli eliporti invernali è limitato ai soli mesi invernali. Tale condizione è fissata nell'autorizzazione d'esercizio e nel regolamento d'esercizio.

4.5 Aerodromi militari

Decisioni

1. Gli aerodromi militari devono essere messi a disposizione anche del traffico aereo civile, per quanto ciò sia compatibile con gli interessi militari. Gli aerodromi militari utilizzati anche a scopo civile completano il sistema globale dell'infrastruttura aeronautica civile (per la rispettiva ubicazione cfr. fig. 18).
2. La coutenza a scopi civili degli aerodromi militari è aperta a tutti i tipi di traffico aereo. Tipo e volume di tale coutenza dipendono dai seguenti fattori:
 - esigenze militari prioritarie o esercizio delle Forze aeree;
 - esigenze del traffico aereo civile regionale;
 - infrastruttura e condizioni quadro di esercizio dell'aerodromo militare.
3. La frequente coutenza di un aerodromo militare a scopi civili richiede una scheda di coordinamento PSIA per l'esercizio civile.
Per l'aerodromo militare di Emmen deve essere valutata la possibilità di una frequente coutenza a scopi civili (informazione preliminare).
4. L'inquinamento fonico prodotto dalla coutenza a scopi civili di un aerodromo non deve superare i valori limite d'immissione fissati negli allegati 5 e 8 dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF). Se i valori limite d'immissione di cui all'allegato 8 OIF vengono già superati dall'esercizio militare, il rumore prodotto dalla coutenza a scopi civili non deve causare un aumento percettibile dell'impatto fonico complessivo (militare e civile).

Spiegazioni

1. La rete degli aerodromi militari viene stabilita nel Piano settoriale militare. Ai sensi dell'articolo 38 LNA, il PSIA fissa solo le regole per la couterenza a scopi civili di questi aerodromi.

Secondo il Piano settoriale militare (2017), a lungo termine le Forze aeree continueranno a esercitare solo gli aerodromi di Emmen, Meiringen e Payerne per gli aviogetti da combattimento e gli aerodromi di Locarno e Alpnach (basi per elicotteri). Rinuncerà invece agli aerodromi di Buochs e Sion (benché l'aerodromo di Sion continuerà ad essere utilizzato come aerodromo alternativo). A Dübendorf manterrà soltanto una base militare per elicotteri e la possibilità di couterizzare una pista destinata all'uso civile. Fatta eccezione per l'aerodromo di Meiringen, oggi tutti gli aerodromi militari vengono utilizzati anche dall'aviazione civile. Gli aerodromi di Sion e Locarno sono caratterizzati da una utilizzazione mista (civile e militare): contrariamente agli aerodromi militari utilizzati anche a scopi civili, essi sono stati originariamente concepiti come aerodromi civili. Possiedono rispettivamente una concessione e un'autorizzazione di esercizio separate per l'esercizio civile e rientrano nella rispettiva categoria di impianto (cfr. par. 4.2 e 4.3).

2. Per garantire la sicurezza in caso di couterenza civile di un aerodromo militare, l'UFAC valuta, conformemente all'articolo 30b capoverso 4 OSIA, insieme alle Forze aeree il grado di incompatibilità tra l'infrastruttura militare e i requisiti dell'esercizio civile (gap analysis). Su tale base si procede quindi a una valutazione dei rischi correlati alle differenze e si propongono eventuali misure per ridurli o affrontarli. L'esercente civile dell'aerodromo deve dimostrare che è garantita la sicurezza dell'esercizio civile. Di norma eventuali costi vengono addebitati secondo il principio di causalità. Le suddette differenze vengono infine pubblicate per permettere ai piloti dell'aviazione civile di esserne informati al momento della preparazione del volo.
3. Ai sensi dell'articolo 30 OSIA si parla di frequente couterenza a scopi civili di un aerodromo militare quando l'esercizio civile corrisponde a più del 10 % dei movimenti di volo militari o a oltre 1000 movimenti di volo a motore l'anno. Il calcolo considera il numero medio di movimenti degli ultimi tre anni civili.

Per una frequente couterenza a scopi civili di un aerodromo militare è inoltre necessario un accordo tra le Forze aeree e l'esercente civile dell'aerodromo. Per la couterenza a scopi civili quest'ultimo è inoltre tenuto a redigere un regolamento di esercizio, che deve essere approvato dall'UFAC con il consenso del servizio competente del DDPS. Se la couterenza a scopi civili di un aerodromo militare non è considerata frequente, l'aerodromo militare non dispone di un esercente civile.

Per le costruzioni all'interno di aerodromi militari a couterenza civile destinate esclusivamente o principalmente al traffico aereo civile si applica la procedura di approvazione dei piani prevista nella LNA. È richiesto inoltre il nullaosta del DDPS.

Nelle decisioni della parte concettuale del PSIA (cfr. fig. 18 con la cartina del sistema dell'infrastruttura aeronautica progettato) vengono elencati gli aerodromi militari con una couterenza civile frequente, per il cui esercizio civile è necessario fissare le condizioni quadro in una scheda di coordinamento PSIA e deve essere successivamente emanato un regolamento. Al momento ciò è stato fatto solo per l'aerodromo militare di Payerne. Gli aerodromi militari di Alpnach ed Emmen, invece, vengono utilizzati a scopi civili solo occasionalmente. Per l'aerodromo di Emmen deve tuttavia rimanere aperta l'opzione di una frequente couterenza a scopi civili (cfr. verbale di coordinamento di febbraio 2007). Questi aerodromi sono elencati nella descrizione della situazione iniziale (cfr. tabella 10 al par. 2.2).

4. Di norma un aumento dell'impatto fonico complessivo è ritenuto percettibile a partire da 1 dB. Tuttavia la sua percettibilità deve sempre essere verificata caso per caso, poiché vi sono anche altri fattori (momento del maggiore carico fonico, ecc) che svolgono un ruolo importante.

Figura 18: Sistema dell'infrastruttura aeronautica, aerodromi: decisioni

Installazioni

-  aeroporto nazionale
-  aeroporto regionale
-  campo d'aviazione
-  campo d'aviazione invernale
-  idroscalo
-  eliporto
-  eliporto invernale
-  aerodromo militare utilizzato anche a scopi civili

Stato dell'impianto

-  installazione esistente
-  modifica/cambio di utilizzazione, cessazione dell'esercizio
-  nuova installazione



Fonti: UFAC / © UFAC

4.6 Impianti della navigazione aerea

Decisioni

1. Gli impianti della navigazione aerea garantiscono la sicurezza, l'efficienza e la puntualità del traffico aereo in volo e a terra. L'esercizio regolare, sicuro ed economico degli impianti della navigazione aerea è nell'interesse pubblico.
2. Il numero e la distribuzione territoriale degli impianti della navigazione aerea dipendono dalle esigenze tecniche per la sicurezza e la navigazione dell'aviazione nazionale e internazionale. Gli impianti della navigazione aerea devono rispettare, ove possibile, una distanza sufficiente dalle zone abitate, evitare le zone protette e integrarsi nel paesaggio circostante. Devono inoltre rispettare le disposizioni dell'ordinanza sulla protezione dalle radiazioni non ionizzanti (ORNI). In caso di divergenze sulla scelta del Cantone in cui installare gli impianti, la sicurezza aerea gode di una elevata priorità nella ponderazione degli interessi.
3. Lo sviluppo degli impianti della navigazione aerea sul piano edile e dell'esercizio dipende dalle esigenze tecniche per la sicurezza e la navigazione dell'aviazione nazionale e internazionale.
4. I segnali radioelettrici degli impianti della navigazione aerea devono essere protetti da influssi negativi.
5. Sono impianti della navigazione aerea i seguenti impianti (per la rispettiva ubicazione cfr. fig. 19):
 - Albis (ZH)
 - Albis-Felsenegg (ZH)
 - Belpberg (BE)
 - Bern-Belp (BE)
 - Bürgenberg (NW)
 - Corvatsch (GR)
 - Fribourg (FR)
 - Gland (VD)
 - Hochwald (SO)
 - Holberg 1 (ZH)
 - Holberg 2 (ZH)
 - Hörnli (ZH)
 - La Dôle 1 (VD)
 - La Dôle 2 (VD)
 - La Dôle 3 (VD)
 - La Praz (VD)
 - Lägern 1 (ZH)
 - Lägern 2 (ZH)
 - Lägern 3 (ZH)
 - Le Cunay 1 (VD)
 - Le Cunay 2 (VD)
 - Lenk (BE)
 - Lukmanier (GR)
 - Märchligen (BE)
 - Monte Lema 1 (TI)
 - Monte Lema 2 (TI)
 - Muzzano (TI)
 - Niesen (BE)

- Pässeiry (GE)
- Pointe de la Plaine Morte (VS)
- San Salvatore (TI)
- St. Prex 1 (VD)
- St. Prex 2 (VD)
- Sion 1 (VS)
- Sion 2 (VS)
- Trasadingen (SH)
- Trütlikon (TG)
- Waltikon (ZH)
- Wangen-Brüttisellen (ZH)
- Weissfluhgipfel (GR)
- Willisau (LU)
- Wislistein (ZH)

Spiegazioni

1. Appartengono agli impianti della navigazione aerea gli impianti di telecomunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS) e i centri della navigazione di Ginevra e Dübendorf. I cinque radar meteorologici gestiti da MeteoSvizzera adempiono differenti compiti; sono tuttavia indispensabili per l'aviazione civile e pertanto rientrano anch'essi negli impianti della navigazione aerea e come tali devono essere autorizzati attraverso la procedura prevista dalla LNA.

A seconda della loro collocazione si distinguono i seguenti tipi di impianti della navigazione aerea:

- impianti destinati all'esercizio di singoli aerodromi, situati in parte all'interno e in parte all'esterno del perimetro dell'aerodromo;
 - impianti destinati al traffico aereo generale, che come tali non appartengono a nessun aerodromo in particolare. Si trovano solitamente al di fuori del perimetro dell'aerodromo;
 - edifici amministrativi del servizio della navigazione aerea (uffici di Skyguide), che non fanno parte dell'infrastruttura aeronautica.
2. Una parte dei classici impianti terrestri della navigazione aerea oggi esistenti verranno verosimilmente sostituiti nel lungo periodo da sistemi di navigazione satellitare. Quest'ultima fa ricorso a varie procedure: per il traffico aereo in avvicinamento e in partenza negli aeroporti impiega procedure basate, oltre che su sistemi indipendenti da terra (ad es. EGNOS [European Geostationary Navigation Overlay Service]), anche su stazioni di riferimento presenti negli aerodromi (ad es. GBAS [Ground based augmentation system]).
 4. La realizzazione di nuove costruzioni oppure la presenza di oggetti di grandi dimensioni (ad es. gru, veicoli, piante) intorno a impianti della navigazione aerea possono interferire con i segnali radioelettrici trasmessi da questi ultimi. Simili interferenze possono compromettere la conformità della qualità del segnale ai requisiti ICAO e rendere pertanto impossibile, oppure condizionare, l'uso degli impianti della navigazione aerea interessati e le relative procedure di volo. Ai sensi dell'articolo 42 capoverso 2 LNA possono essere delimitate delle zone di sicurezza per proteggere gli impianti della navigazione aerea.
 5. L'elenco comprende solo gli impianti della navigazione aerea situati al di fuori del perimetro degli aerodromi e la cui costruzione e il cui esercizio sono subordinati all'approvazione dei piani (art. 40f LNA). Gli impianti della navigazione aerea situati all'interno del perimetro degli aerodromi sono equiparati agli impianti aeroportuali. Considerate le scarse esigenze di coordinamento per la pianificazione territoriale, per questi impianti non viene realizzata di norma alcuna scheda di coordinamento; quest'ultima diviene invece necessaria quando, ad esempio, nella zona degli impianti devono essere delimitate zone di sicurezza (cfr. art. 71 OSIA).

Figura 19: Sistema dell'infrastruttura aeronautica, impianti della navigazione aerea: decisioni

⊙ impianto della navigazione aerea esistente



Fonti: INFOPLAN-UFAC, skyguide, MeteoSvizzera / © UFAC

4.7 Aree d'atterraggio in montagna

Decisioni

1. La rete delle aree d'atterraggio in montagna è composta da 40 aree d'atterraggio (cfr. figura n. 20).
2. In caso di adeguamento della rete occorre procedere nel seguente modo:
 - l'utilizzazione non deve arrecare danni eccessivi al territorio e all'ambiente;
 - se vi sono conflitti con gli obiettivi di protezione in oggetti (di protezione) previsti dalla legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN) e dalla legge federale sulla caccia (LCP), è necessario stabilire restrizioni dell'utilizzazione (ad es. tipo di utilizzazione, velivoli ammessi, limitazioni spaziotemporali);
 - nello stabilire i provvedimenti da adottare occorre tenere conto delle esigenze connesse all'istruzione e al perfezionamento e del mantenimento delle competenze di volo (molteplici situazioni di allenamento; le esigenze connesse all'istruzione e al perfezionamento sono prioritarie rispetto ad altre attività aviatorie).
3. A tutela dei mammiferi e degli uccelli selvatici i Cantoni hanno facoltà di definire zone di tranquillità per la selvaggina, conformemente all'articolo 4^{ter} dell'ordinanza sulla caccia (OCP). Se tali zone di tranquillità si trovano nelle immediate vicinanze di un'area d'atterraggio in montagna e se l'utilizzazione di quest'ultima entra in conflitto con gli obiettivi di protezione, il Cantone può chiedere all'UFAC di emanare raccomandazioni specifiche per l'aviazione civile. Il perimetro delle zone di tranquillità per la selvaggina e le rispettive raccomandazioni sono pubblicate, unitamente alle aree d'atterraggio in montagna, nelle pubblicazioni aeronautiche pubbliche della Svizzera.
4. Nel quadro dell'utilizzazione delle aree d'atterraggio in montagna occorre tenere conto degli interessi turistici generali. La pratica dell'elisci presuppone un comprovato interesse turistico generale, certificato ad esempio da un piano turistico regionale o cantonale; deve inoltre essere garantito il coordinamento con il piano direttore cantonale. Le aree d'atterraggio in montagna e le rispettive forme di utilizzazione sono pubblicate nelle pubblicazioni aeronautiche pubbliche della Svizzera.

Spiegazioni

1. Il numero delle aree d'atterraggio in montagna è fissato a 40 (art. 54 cpv. 3 OSIA). Le attuali aree d'atterraggio in montagna, unitamente alle rispettive coordinate (ad esclusione dell'area d'atterraggio di Blüemlisalp, riservata solo all'istruzione) e forme di utilizzazione autorizzate, sono state disposte tra il 1964 e il 1988 dall'allora Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie. I decolli e gli atterraggi di elicotteri avvengono in un raggio di 400 metri dalla coordinata prestabilita.
2. Per adeguamento della rete si intendono sostanzialmente le modifiche a singole aree d'atterraggio in montagna che richiedono una decisione (ad es. cambio dell'utilizzazione, restrizioni stagionali, sostituzione o spostamento di un'area d'atterraggio). In caso di spostamento di un'area d'atterraggio è necessario evitare conflitti con gli obiettivi di protezione delle aree in cui il silenzio e la tranquillità rappresentano valori qualitativi importanti, delle riserve naturali o delle riserve faunistiche nazionali e cantonali. In tal caso possono essere applicate singole o più restrizioni dell'utilizzo stabilite nelle decisioni.

3. Ai sensi dell'articolo 4^{ter} OCP (RS 922.01) i Cantoni hanno facoltà di delimitare zone di tranquillità per la selvaggina al fine di proteggere i mammiferi e gli uccelli selvatici dai disturbi provocati dalle attività ricreative e dal turismo a terra. Il Cantone provvede affinché queste zone di tranquillità sortiscano l'effetto a terra auspicato e ne limita opportunamente l'utilizzazione.

In caso di conflitto nelle zone di tranquillità per la selvaggina con l'aviazione civile, anche quest'ultima deve poter essere assoggettata a particolari restrizioni. Il Cantone deve presentare all'UFAC apposita domanda. Se non vi si oppongono motivi di sicurezza, nelle zone di tranquillità per la selvaggina deve essere rispettata una quota minima di sorvolo di 1500 piedi dal suolo. Le raccomandazioni che ne conseguono per l'aviazione civile sono pubblicate nelle pubblicazioni aeronautiche pubbliche della Svizzera.

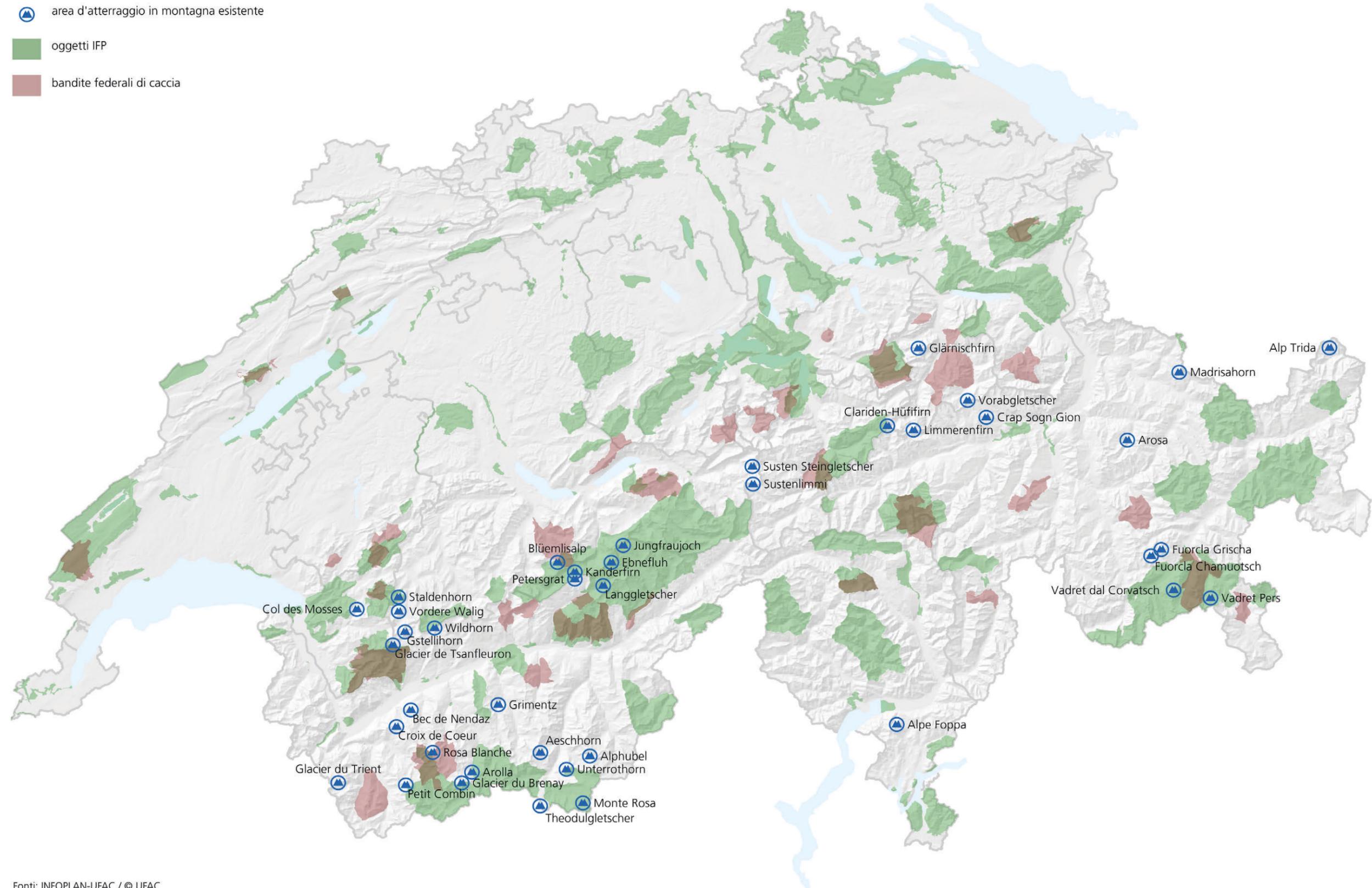
4. Per poter utilizzare un'area d'atterraggio in montagna per la pratica dell'elisci, il Cantone deve dimostrare l'interesse turistico generale di tale forma di utilizzazione per la regione o il Cantone.

Esiste un interesse turistico generale se l'uso turistico di un'area d'atterraggio in montagna è integrato in un piano turistico cantonale o regionale, che può essere anche un piano turistico generale. L'utilizzazione a scopi turistici di un'area d'atterraggio in montagna deve essere conforme alle strategie territoriali cantonali per la promozione di forme di utilizzo del territorio più intensive e/o più estensive. L'elisci rappresenta una forma di utilizzazione turistica. Al momento, in Svizzera, esso non viene praticato in sostituzione di trasporti effettuati mediante altri impianti appositi (esercizio intensivo continuo) né in linea di principio ciò dovrà essere autorizzato in futuro. È previsto un periodo transitorio di cinque anni.

L'UFAC tiene un elenco delle aree d'atterraggio in montagna per le quali è stato dimostrato un interesse turistico regionale o cantonale.

La maggior parte dei movimenti commerciali nelle aree d'atterraggio in montagna, ossia circa 8000 - 11 000 movimenti annui complessivi, sono effettuati nell'ambito dell'elisci, che di norma si pratica nel primo trimestre dell'anno. Per singole regioni questa attività costituisce parte di un'offerta turistica importante e per alcune ditte è una fonte rilevante di guadagno, anche se fortemente dipendente dalle condizioni meteorologiche, dai giorni della settimana e dalla stagione dell'anno. Grazie all'elisci è possibile scongiurare un calo significativo dell'attività aeronautica in inverno, il che consente ai piloti di mantenere tutto l'anno il grado di allenamento necessario.

Figura 20: aree d'atterraggio in montagna: decisioni



Fonti: INFOPLAN-UFAC / © UFAC

