

Novembre 2020

Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura aeronautica (PSIA)

Scheda informativa sul verbale di coordinamento

1. Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura aeronautica (PSIA)

Il PSIA¹ è lo strumento di pianificazione e coordinamento della Confederazione in materia di aerodromi civili. È parte del Piano settoriale dei trasporti e fissa obiettivi e prescrizioni per l'infrastruttura aeronautica civile, che sono vincolanti per le autorità. Si compone di due parti: la parte concettuale e le schede di coordinamento. È pubblicato in Internet all'indirizzo www.bazl.admin.ch/pianosettoriale.

La **parte concettuale** contiene obiettivi e prescrizioni di carattere generale concernenti l'infrastruttura aeronautica civile e definisce l'intera rete degli aerodromi, indicando sede e funzioni di questi ultimi. Le **schede di coordinamento** precisano per ogni singolo aerodromo le prescrizioni generali della parte concettuale. L'UFAC ha il compito di elaborare le schede di coordinamento in collaborazione con gli organi federali interessati e coordinandole con i piani direttori cantonali. Nelle schede di coordinamento vengono definiti, per ogni aerodromo, lo scopo, l'area occupata, il tipo di utilizzo, il collegamento e le condizioni quadro di esercizio. Le schede di coordinamento indicano, inoltre, l'impatto degli aerodromi e delle rispettive operazioni di volo sul territorio e sull'ambiente. Alla fine del 2020 sono 62 le schede di coordinamento adottate dal Consiglio federale.

Le schede di coordinamento PSIA vengono elaborate in due fasi. La prima fase si conclude con un **verbale di coordinamento** (cfr. cap. 2). Quest'ultimo presenta i risultati del **processo di coordinamento** (cfr. capitolo 3), al quale partecipano i servizi federali e cantonali competenti, i Comuni interessati e gli esercenti degli aerodromi.

La seconda fase comprende la procedura basata sulle disposizioni dell'ordinanza sulla pianificazione del territorio. Elementi essenziali di tale procedura sono la consultazione delle autorità e la partecipazione della popolazione alla bozza della scheda di coordinamento, nonché l'armonizzazione di quest'ultima con i piani direttori cantonali e la consultazione interna degli Uffici federali.

2. Verbale di coordinamento

2.1 Scopo

Le decisioni contenute nelle schede di coordinamento PSIA in merito alla costruzione e all'esercizio degli aerodromi si basano sui risultati di un processo di coordinamento, cui partecipano i servizi federali, cantonali e comunali competenti e gli esercenti degli aerodromi. L'UFAC raccoglie i **risultati** del processo di coordinamento in un verbale di coordinamento.

Il verbale di coordinamento offre un quadro d'insieme sulla forma di utilizzo prevista per l'infrastruttura aeronautica, sui suoi effetti territoriali e ambientali nonché sul coordinamento necessario con le esigenze di utilizzo e con gli obiettivi di protezione per il territorio delle zone circostanti. Esso mostra i conflitti esistenti sul piano della pianificazione territoriale nonché il consenso o le divergenze tra i servizi che prendono parte al coordinamento. Il verbale di coordinamento costituisce la **base** per l'elaborazione o il successivo adeguamento di una scheda di coordinamento e può servire da riferimento anche agli altri strumenti di pianificazione (altri piani settoriali della Confederazione, piani direttori cantonali e regionali, piani di utilizzazione comunali) (figura 1).

¹ Maggiori informazioni sul PSIA sono disponibili all'indirizzo www.bazl.admin.ch/pianosettoriale e nel documento «Il PSIA in breve».

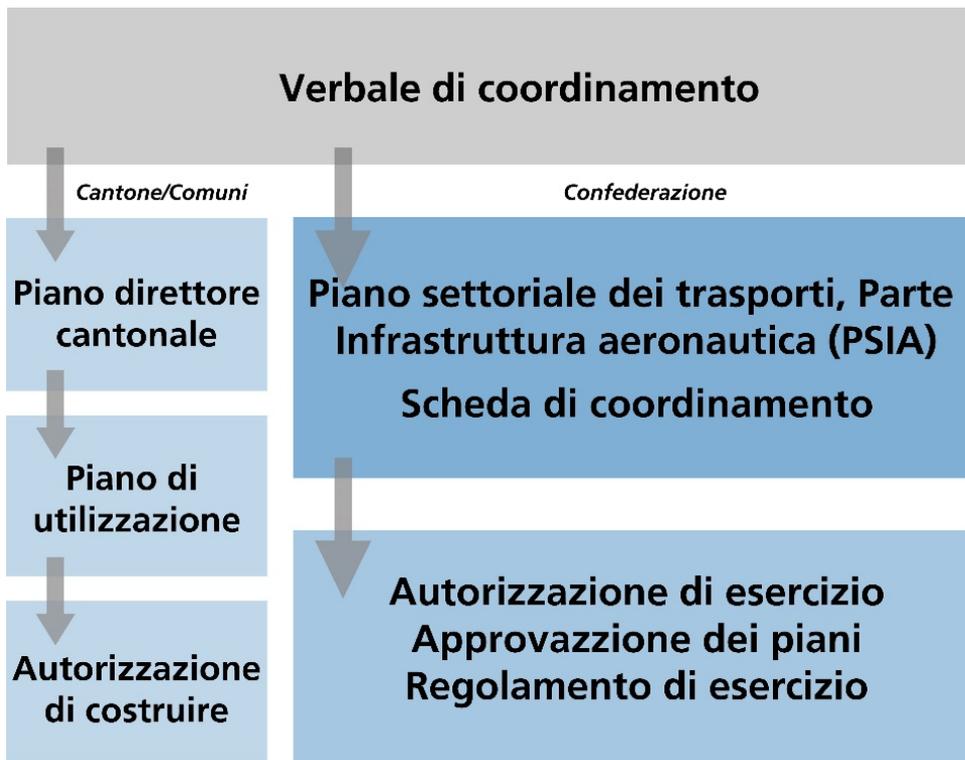


Figura 1: Il verbale di coordinamento come documento di riferimento per altre procedure

2.2 Contenuto e forma

Il verbale di coordinamento tratta come minimo quegli **ambiti tematici** per i quali viene formulata una decisione nella scheda di coordinamento. Si tratta normalmente dei seguenti ambiti:

- scopo dell'impianto
- operazioni di volo (tipi di traffico, rotte di avvicinamento e decollo)
- infrastruttura / perimetro dell'aerodromo
- rumore provocato dal traffico aereo
- limitazione degli ostacoli
- protezione della natura e del paesaggio, valorizzazione ecologica
- collegamenti via terra dell'impianto.

Ulteriori temi, quali la protezione e la rivitalizzazione delle acque, l'approvvigionamento e lo smaltimento, l'agricoltura e le superfici per l'avvicendamento delle colture, i pericoli naturali, i siti contaminati, la conservazione dei monumenti storici, ecc. vengono trattati a seconda del bisogno.

Per quanto concerne la **forma**, il verbale di coordinamento si compone di **testo e cartine**. Il volume e la forma possono tuttavia cambiare da un verbale all'altro a seconda della necessità. Di solito il testo viene presentato in una tabella a più colonne, in cui i temi vengono trattati sistematicamente sulla base di una griglia (figura 2). Nel caso degli impianti di grosse dimensioni (aeroporti) o di problematiche territoriali complesse può essere preferibile redigere un rapporto (figura 3).

PSIA, Verbale di coordinazione		Versione definitiva, gennaio 2018	
Nome dell'impianto:	San Vittore	<i>Incontro di coordinazione:</i> 5 marzo 2015 <i>Modifiche</i> gennaio 2018	
Tipo d'impianto:	Eliporto		
Cantone:	Grigioni		
Comune d'ubicazione:	San Vittore		
Comuni con limitazione degli ostacoli/esposizione al rumore:	San Vittore, Roveredo, Lumino, Arbedo-Castione, Grono		
Tema	Situazione	Possibile sviluppo conflitti, questioni da risolvere	Coordinamento, ulteriore procedura, partecipanti
<i>Scopo dell'impianto, funzione nella rete</i>	L'eliporto di San Vittore è in esercizio dal 1978. Esercente: Heli-Rezia SA Autorizzazione d'esercizio del 30 marzo 1978 (situazione al 15 giugno 2007) L'eliporto è utilizzato per i seguenti scopi: trasporti commerciali di persone e merci, formazione e perfezionamento nonché manutenzione di elicotteri. Inoltre viene utilizzato per l'hangaraggio di elicotteri privati. Strumenti di pianificazione del territorio esistenti: Piano direttore cantonale, stato ottobre 2011 (n. 6.6 traffico aereo). Pianificazione locale approvata dal Governo con DG n. 389 del 07.05.2013 La creazione del Polo di Sviluppo San Vittore (PSSV) è stata respinta dalla popolazione del Comune in un referendum consultativo. Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica, Parti I-III B del 18.10.2000 (PSIA). Piano settoriale militare dell'8.12.2017.	Intenzione dell'esercente: - In maggioranza voli commerciali, sporadici voli privati per sport o tempo libero - Formazione - Hangaraggio di elicotteri Destinazione d'uso: l'eliporto è utilizzato soprattutto per voli commerciali (voli di lavoro e di trasporto di persone e cose) e, in misura limitata, per voli privati per sport o tempo libero, per voli di formazione e addestramento e per la manutenzione e l'hangaraggio di elicotteri.	Confederazione: - Determinazione della destinazione e fondamenti dell'utilizzazione nella scheda del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA). Cantone: - Tener conto delle decisioni contenute nel PSIA nel piano regolatore cantonale. Comune: - Tener conto delle decisioni contenute nel PSIA nella pianificazione comunale.

Figura 2: Esempio di un verbale di coordinamento sotto forma di tabella

<p style="text-align: center;">  Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra </p> <p style="text-align: center;"> Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni DATEC Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC </p> <p style="text-align: center;"> PIANO SETTORIALE DELL'INFRASTRUTTURA AERONAUTICA (PSIA) AEROPORTO REGIONALE DI LUGANO-AGNO VERBALE DI COORDINAMENTO REVISIONE 2020 VERSIONE 0.0 MAGGIO 2019 </p> <p style="text-align: center; font-size: small;">Verbaie di coordinamento PSIA per l'aeroporto regionale di Lugano-Agno 1/13</p>	<p>Indice</p> <p>A. Introduzione.....4</p> <p>1. Rilevanza del protocollo di coordinamento e metodo di lavoro..... 4</p> <p>2. Situazione di partenza..... 4</p> <p>3. Intenzione generale di sviluppo del gestore dell'aeroporto..... 5</p> <p>4. Indotto economico..... 5</p> <p>B. Verbale di coordinamento6</p> <p>0. Basi..... 6</p> <p>1. Scopo dell'impianto e funzione nella rete..... 6</p> <p>2. Esercizio aeronautico e prestazione di traffico..... 7</p> <p>3. Esposizione al rumore..... 8</p> <p>4. Zone di insediamento..... 9</p> <p>5. Infrastruttura logistica, edifici..... 9</p> <p>6. Perimetro dell'aeroporto..... 10</p> <p>7. Accesso stradale..... 11</p> <p>8. Collegamento con trasporti pubblici..... 12</p> <p>9. Area con limitazione degli ostacoli..... 12</p> <p>10. Protezione della natura e del paesaggio..... 13</p> <p>11. Agricoltura, compensazione ecologica..... 13</p> <p>12. Acque superficiali, acque sotterranee..... 13</p> <p>13. Svago, turismo, tempo libero..... 13</p> <p>C. Partecipanti alle riunioni di coordinamento PSIA..... 13</p> <p>Allegati</p> <p>Piani:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Perimetro dell'aeroporto, progetto 05.2019 /1:10'000 - Gradi di sensibilità, progetto 05.2019 /1:10'000 - Area con limitazione degli ostacoli, progetto 05.2019 /1:25'000 - Legenda della carta di coordinamento, maggio 2019 <p style="text-align: center; font-size: small;">Verbaie di coordinamento PSIA per l'aeroporto regionale di Lugano-Agno 2/13</p>
--	--

Figura 3: Esempio di un verbale di coordinamento sotto forma di rapporto

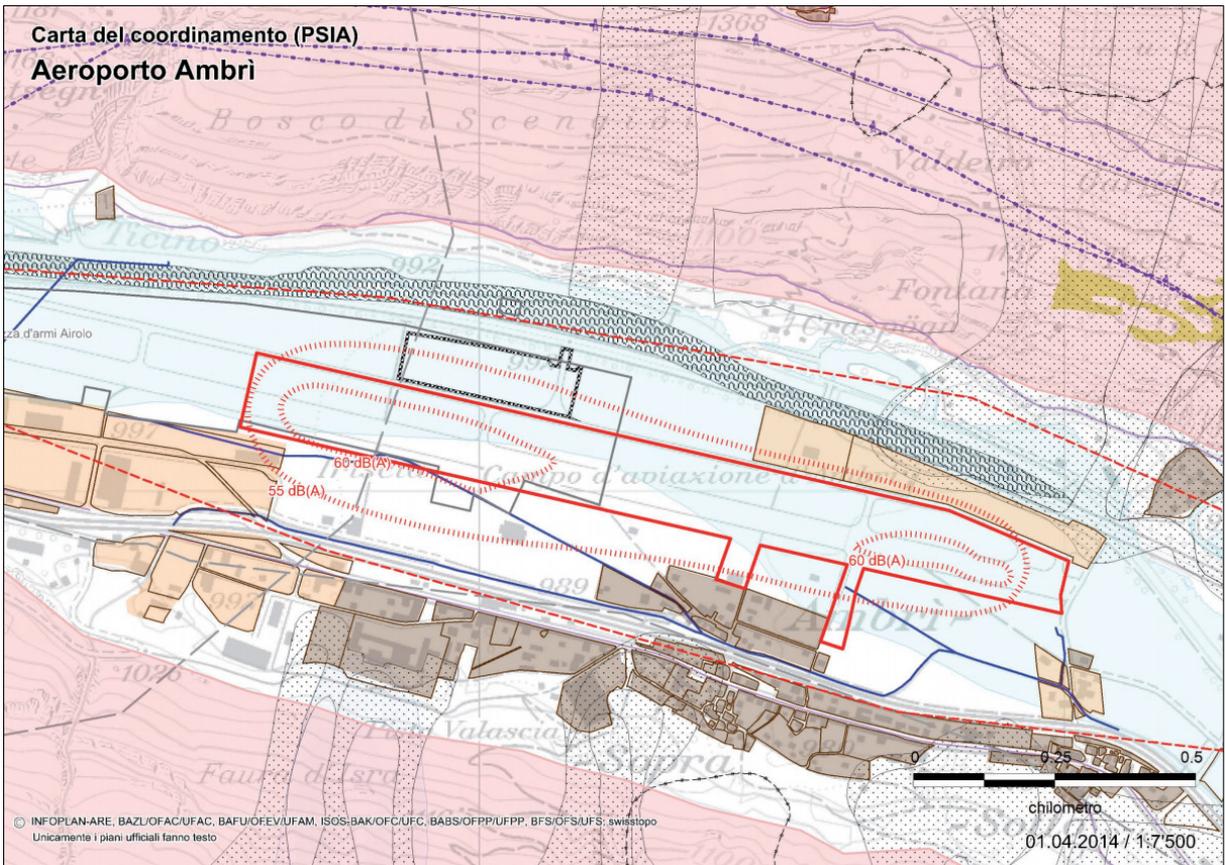
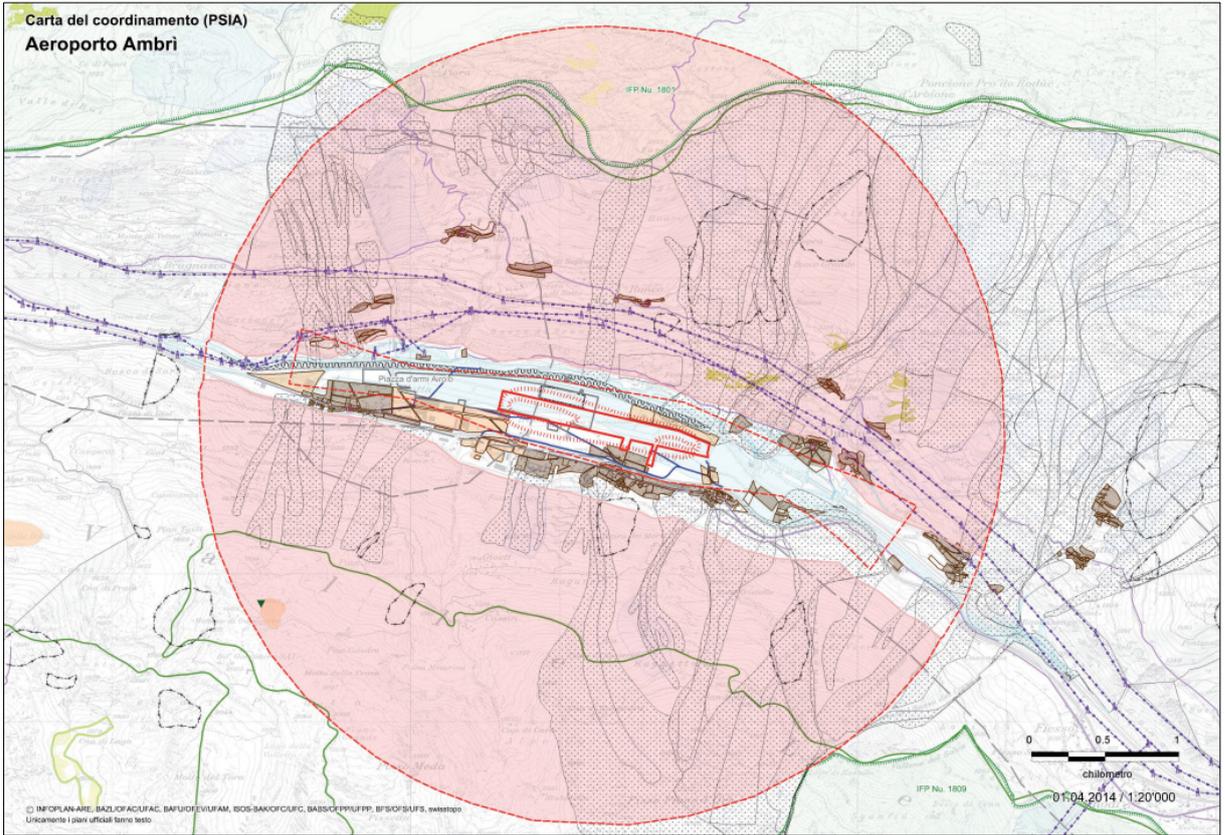


Figura 4: Esempio di cartine del verbale di coordinamento in scale differenti

3. Processo di coordinamento

3.1 Scopo del processo di coordinamento

Il processo di coordinamento permette all'esercente dell'aerodromo di comunicare con giusto anticipo alle autorità le sue intenzioni e i suoi progetti per lo sviluppo dell'aerodromo e di sottoporli a una valutazione preliminare delle autorità tecniche competenti. In tal modo l'esercente può valutare meglio le possibilità e i rischi delle sue intenzioni prima di elaborare un progetto dettagliato. Le autorità, dal canto loro, si informano reciprocamente sugli obiettivi e sulle condizioni quadro per lo sviluppo territoriale fissati nei rispettivi strumenti di pianificazione (locale, direttrice e settoriale) e assicurano la collaborazione reciproca (figura 5). In questa fase vengono illustrate, discusse e sottoposte a una prima ponderazione tecnica degli interessi le soluzioni opportune in termini di pianificazione territoriale e giuridicamente possibili. Devono essere esaminate anche alternative e varianti.

Il processo di coordinamento rappresenta una **collaborazione sul piano tecnico**. Non sono escluse riflessioni e valutazioni di natura politica, tuttavia la discussione e la ponderazione degli interessi sul piano politico si svolgono principalmente durante la fase successiva (consultazione delle autorità e partecipazione della popolazione).



Figura 5: Collaborazione volta alla stesura del verbale di coordinamento

3.2 Procedura

Il fulcro del processo di coordinamento è rappresentato dai colloqui con tutti i soggetti interessati. L'UFAC, in quanto autorità preposta alla pianificazione settoriale, definisce l'organizzazione di questi **colloqui di coordinamento**, d'intesa con il servizio competente del Cantone d'ubicazione dell'aerodromo. L'Ufficio federale può affidare il processo di coordinamento al Cantone, autorità responsabile della pianificazione territoriale.

Sulla base della documentazione inerente alla pianificazione preparata e fornita dall'esercente dell'aerodromo (progetto preliminare, piano di sviluppo, masterplan, calcolo del rumore aereo, rapporti tecnici, piani, ecc.), l'UFAC redige una **bozza del verbale di coordinamento**. Tale bozza viene discussa durante il primo colloquio di coordinamento e adeguata dopo tale discussione. A causa di nuove questioni sorte durante il processo stesso o di questioni ancora aperte, che richiedono tutte ulteriori chiarimenti, spesso sono necessari diversi colloqui di coordinamento. Il coordinamento si può ritenere concluso quando viene trovato un accordo sulle questioni inerenti al coordinamento territoriale o se è stata individuata una soluzione. Se non è possibile trovare un accordo, il processo di coordinamento si ritiene concluso quando tutte le parti coinvolte hanno espresso in modo esaustivo la propria posizione

e i propri argomenti. Le rispettive posizioni e le differenze tra le parti coinvolte vengono riportate nel verbale di coordinamento.

Alla fine dei colloqui l'UFAC redige la **versione definitiva** del verbale di coordinamento e la consegna a tutte le parti che hanno preso parte al processo di coordinamento. La durata di quest'ultimo può variare di molto. Essa dipende, tra l'altro, dai conflitti concreti esistenti sul piano della pianificazione territoriale e conseguentemente dai temi da affrontare, dal numero dei colloqui di coordinamento necessari nonché dal tempo richiesto per i chiarimenti necessari tra l'uno e l'altro colloquio.

Per la prima stesura di una nuova scheda di coordinamento PSIA vengono sempre condotti uno o più colloqui di coordinamento. Per i successivi aggiornamenti di una scheda, invece, si può fare a meno di un processo allargato con i colloqui, a condizione che i cambiamenti apportati non presentino un elevato potenziale di conflitto tra le parti interessate. L'UFAC provvede quindi al coordinamento in forma scritta.

Il processo di coordinamento non è regolato dalla legge bensì dalla parte concettuale del PSIA (par. 5.2 «Processo di coordinamento»). Attraverso tale processo viene adempiuto l'obbligo di collaborare sancito dalla normativa in materia di pianificazione territoriale.

3.3 Parti coinvolte nel processo di coordinamento

Al processo di coordinamento partecipano le autorità **federali, cantonali e comunali** competenti e l'esercente dell'aerodromo (oppure, nel caso degli aeroporti, il concessionario). Sul piano federale si tratta di norma, oltre che dell'UFAC, anche dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) e dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE). A seconda delle necessità possono essere coinvolti anche altri organi federali (ad es. il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport DDPS). Anche sul piano cantonale (Cantone d'ubicazione dell'aerodromo e Cantoni limitrofi interessati) vi partecipano i servizi competenti per il settore dell'aviazione.

Spetta al Cantone decidere anche sull'opportunità di coinvolgere ulteriori servizi cantonali (pianificazione del territorio, ambiente, trasporti, economia, agricoltura, ecc.). A seconda della portata e dell'importanza dei temi da coordinare è possibile anche il coinvolgimento di un rappresentante politico cantonale. I Comuni sono liberi di scegliere chi fare partecipare al processo di coordinamento. Possono essere invitati a partecipare direttamente dall'UFAC o anche dal Cantone. In casi eccezionali possono partecipare anche organizzazioni private o gruppi di interesse, il cui contributo sia necessario alla collaborazione tecnica auspicata.

3.4 Effetto

Un processo di coordinamento si svolge unicamente per definire le decisioni concernenti i singoli impianti contenute nelle rispettive schede di coordinamento. Si tratta di una procedura amministrativa informale e contribuisce all'adempimento dell'obbligo di coordinamento o di collaborazione previsto dalla normativa sulla pianificazione territoriale. Il verbale di coordinamento non è giuridicamente vincolante (a differenza delle schede di coordinamento PSIA, che sono vincolanti per le autorità).

3.5 Rinuncia al processo di coordinamento

Se in una scheda di coordinamento PSIA occorre adeguare prescrizioni della pianificazione territoriale per le quali non vi è alcun margine di manovra, si può in via eccezionale e d'intesa con i Cantoni interessati rinunciare a un processo di coordinamento. Ciò può avvenire ad esempio nel caso dell'attuazione di prescrizioni sulla sicurezza dell'infrastruttura e dell'esercizio degli aerodromi.

Trattandosi di impianti con un ridotto rischio di conflitti con l'ambiente circostante, per gli impianti della navigazione aerea si è rinunciato finora all'elaborazione delle schede di coordinamento e quindi anche all'esecuzione di un processo di coordinamento ad essi specifico.