



Modifica dell'ordinanza sui decolli e gli atterraggi di aeromobili fuori degli aerodromi (ordinanza sugli atterraggi esterni)

Spiegazioni

Berna,



1. Situazione iniziale

L'ordinanza sugli atterraggi esterni (OAEs; RS 748.132.3) è entrata in vigore il 1° settembre 2014. Dopo quattro anni, si può affermare che, nel complesso, la sua attuazione non ha creato particolari problemi. I timori espressi dall'industria prima della sua entrata in vigore, secondo i quali l'ordinanza emanata era lontana dalla prassi e non da ultimo inadeguata, si sono rivelati infondati. Nell'ambito dell'attuazione dell'ordinanza è tuttavia emerso che l'OAEs non tiene conto di alcune realtà e che alcuni punti devono essere migliorati.

Al momento dell'elaborazione dell'OAEs si era deciso di non disciplinare le aree d'atterraggio d'ospedale e le aree d'atterraggio per operazioni di soccorso (art. 1 cpv. 4 lett. a OAEs), mantenendo l'articolo 56 dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1). Si prevedeva di assimilare le aree d'atterraggio d'ospedale e le aree d'atterraggio per operazioni di soccorso a impianti infrastrutturali e di integrarle nella legge federale sulla navigazione aerea (LNA; RS 748.0). Un progetto in tal senso era stato elaborato nel quadro della revisione parziale LNA 1+ e sottoposto alle parti interessate per essere poi abbandonato a seguito dei riscontri prevalentemente negativi ricevuti in sede di consultazione. Le critiche riguardavano in particolare il grande onere amministrativo e gli elevati costi che ne sarebbero conseguiti per i gestori d'ospedale.

L'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) ha pertanto deciso di continuare a considerare come atterraggi esterni i decolli da e gli atterraggi su aree d'atterraggio d'ospedale e aree d'atterraggio per operazioni di soccorso, regolamentando tali aree in un nuovo titolo dell'OAEs.

L'attuale sistema della competenza cantonale in materia di diritto della pianificazione del territorio e delle costruzioni sarà mantenuto. Dalla prassi è emerso che, anche nel settore della sicurezza aerea e del diritto ambientale (rumore), le autorità cantonali competenti hanno talvolta applicato procedure e criteri diversi. La revisione dell'OAEs, da un lato, definirà nuovi standard da applicare in modo uniforme e, dall'altro, migliorerà la sicurezza aerea. È pertanto previsto di coinvolgere l'UFAC laddove opportuno ai fini della sicurezza aerea. L'obiettivo è creare una regolamentazione che rispetti il principio di proporzionalità sotto diversi aspetti.

Durante l'elaborazione dell'OAEs non era stata prevista alcuna disposizione sugli aeromobili di Stato stranieri. Dato che la prassi ne ha però fatto emergere la necessità, in sede di revisione è stata introdotta una disciplina in merito.

L'attuazione dell'OAEs ha dimostrato che certe disposizioni sono troppo restrittive e causano oneri sproporzionati. È ad esempio il caso di quella relativa alla distanza di 100 m dagli esercizi pubblici che comporta un numero eccessivo di deroghe, tutte giustificate.

Come al momento della prima elaborazione dell'ordinanza, l'UFAC ha coinvolto l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) e l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) già nella fase iniziale della revisione dell'OAEs, tenendo conto delle loro richieste.

Nel maggio 2017 sono state sentite le principali parti interessate (Air Glacier, Air Zermatt, Rega). Sono stati consultati anche rappresentanti della Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA) e della Conferenza svizzera delle direttrici e dei direttori cantonali della sanità (CDS). Il progetto è stato accolto in linea di massima favorevolmente. I riscontri delle parti interessate, della DCPA e della CDS sono stati esaminati e, se pertinenti, tenuti in considerazione nella revisione dell'OAEs.

La modifica dell'OAEs con l'introduzione delle aree d'atterraggio d'ospedale e delle aree d'atterraggio per operazioni di soccorso è anche l'occasione per colmare le menzionate lacune e adeguare alcune disposizioni.

2. Spiegazioni relative alle singole disposizioni

Articolo 1 Oggetto e campo d'applicazione

Capoverso 3 (adeguamento):

Finora l'OAEs non definiva con precisione il campo d'applicazione per gli aeromobili di Stato nazionali e stranieri con occupanti. La modifica dell'articolo 1 capoverso 3 permette ora di colmare questa lacuna, precisando che l'OAEs si applica in linea di principio agli aeromobili di Stato nazionali e stranieri con occupanti, ma non agli aeromobili immatricolati militarmente, né a quelli impiegati a fini militari. A seconda dello scopo del volo, la competenza spetta alle Forze aeree, alla Polizia o alle dogane. Si pensi ad esempio alle esercitazioni militari nell'Arco alpino a cui partecipano elicotteri militari stranieri o ai voli transfrontalieri di elicotteri di polizie o dogane straniere.

Capoverso 4 lettera a (abrogazione):

Le aree d'atterraggio d'ospedale e le aree d'atterraggio per operazioni di soccorso sono ora disciplinate nel titolo 4a della presente ordinanza. L'articolo 1 capoverso 4, che escludeva dal campo d'applicazione dell'OAEs gli eliporti in prossimità degli ospedali nonché altre aree d'atterraggio per operazioni di soccorso, è stato pertanto abrogato.

Capoverso 4 lettera b (adeguamento):

L'adeguamento è di carattere redazionale. Il capoverso 4 lettera b diventa il nuovo capoverso 4. Data l'abrogazione del capoverso 4 lettera a, l'OSIA viene menzionata per la prima volta nel nuovo capoverso 4 e la sua denominazione deve pertanto esservi scritta per esteso.

Capoverso 5 (adeguamento):

Finora gli atterraggi esterni nell'ambito di manifestazioni aeronautiche pubbliche erano esclusi dal campo d'applicazione dell'OAEs. A essi si applicavano esclusivamente gli articoli 85–91 dell'ordinanza sulla navigazione aerea (ONA; RS 748.01). Ora le disposizioni relative all'ambiente all'articolo 18 e all'articolo 19 capoverso 1 OAEs si applicheranno anche alle manifestazioni aeronautiche pubbliche. Gli atterraggi esterni nell'ambito di manifestazioni aeronautiche pubbliche non devono tuttavia beneficiare di un trattamento più favorevole rispetto ai restanti atterraggi esterni dal punto di vista del diritto ambientale. Finora l'UFAC poteva influire solo sulle manifestazioni aeronautiche pubbliche che necessitano di una sua autorizzazione secondo l'articolo 86 capoverso 1 ONA. In questo caso gli atterraggi esterni in zone protette di cui all'articolo 19 capoverso 1 OAEs sono vietati. Non poteva invece avere alcuna influenza sulle manifestazioni aeronautiche pubbliche che, secondo l'articolo 86 capoverso 2 lettera c ONA, non necessitano di alcuna autorizzazione. Finora quindi, da una parte, l'OAEs non era applicabile a questi casi e, dall'altra, tali manifestazioni non necessitavano dell'autorizzazione di cui all'ONA. La revisione dell'OAEs introduce ora una parità di trattamento di tutte le manifestazioni aeronautiche, soggette o meno ad autorizzazione, e tiene conto della protezione ambientale.

Articolo 2 Definizioni

Lettera g (nuova):

Nella lettera g vengono definite le aree d'atterraggio d'ospedale. Affinché un'area d'atterraggio in prossimità di un ospedale venga considerata un'area d'atterraggio d'ospedale ai sensi dell'OAEs, l'ospedale deve disporre di un servizio di pronto soccorso. Tale restrizione è necessaria dato che le disposizioni del titolo 4a dell'ordinanza sono eccessivamente liberali, mentre dovrebbero applicarsi solo agli ospedali che dispongono di un servizio di pronto soccorso, ovvero a quelli di grande interesse pubblico. Ad esempio gli avvicinamenti alle e i decolli dalle aree d'atterraggio d'ospedale sono ammessi a tutte le ore del giorno e della notte (art. 38 cpv. 2 OAEs). Con questa definizione restrittiva delle aree d'atterraggio d'ospedale il legislatore intende evitare soprattutto che le cliniche di chirurgia estetica e altre istituzioni simili che non dispongono di un servizio di pronto soccorso traggano vantaggio da questa regolamentazione liberale. A tali aree d'atterraggio si applicano le restanti disposizioni relative alle aree d'atterraggio secondo l'OAEs. È stata anche verificata l'opportunità di classificare le aree d'atterraggio d'ospedale sulla base dell'elenco cantonale degli ospedali. Dopo un attento esame, tale criterio è stato tuttavia reputato inadeguato e abbandonato, in particolare perché gli elenchi cantonali non vengono allestiti secondo criteri uniformi.

È fatta salva la disposizione all'articolo 38 lettera a OAEs in cui, contrariamente alle disposizioni relative alle aree d'atterraggio d'ospedale, è indicato lo scopo preciso del volo (emergenze). La disposizione consente di spostare in ogni momento i pazienti ricoverati in un ospedale senza servizio di pronto soccorso in un altro ospedale con servizio di pronto soccorso. Tali voli delle aeroambulanze sono ammessi 24 ore su 24.

Lettera h (nuova):

La lettera h definisce le aree d'atterraggio per operazioni di soccorso. Esse corrispondono alle attualmente esistenti aree d'atterraggio per salvataggi e ricerche presso infrastrutture di trasporto (ad es. tunnel ferroviari o stradali) o aree industriali menzionate nell'articolo 56 OSIA. Non sono state apportate modifiche sostanziali.

Articolo 7 Autorizzazioni per determinate categorie di aeromobili

Capoverso 4 (nuovo):

Le condizioni di cui all'articolo 7 capoverso 2 della vigente OAEs vanno adempiute. A tale riguardo, gli elicotteri stranieri ricevono lo stesso trattamento giuridico di quelli nazionali. Il rispetto di queste condizioni si giustifica nell'ottica della sicurezza aerea. Nel caso degli elicotteri di Stato stranieri, l'UFAC decide in merito al rilascio di un'autorizzazione dopo consultazione dei Comuni di ubicazione e dell'Amministrazione federale delle dogane (AFD). Nelle decisioni l'Ufficio deve tenere conto degli interessi di entrambe le autorità, ma può anche discostarsene a seguito di una ponderazione degli interessi.

Articolo 18 Precauzioni nelle zone protette (il testo francese deve essere adeguato)

Concerne solo il francese.

Articolo 19 Atterraggi esterni nelle zone protette

Capoverso 1 (integrazione):

L'avamprogetto prevede che l'articolo 19 capoverso 1 si applichi ora su riserva dell'articolo 26 OAEs. La norma vigente non consente gli atterraggi esterni a scopo turistico o sportivo a più di 1100 m d'altitudine nelle zone protette di cui all'articolo 19 OAEs. Le precedenti disposizioni del DATEC sono state integrate nell'OAEs (art. 26), ma l'introduzione delle

nuove disposizioni in materia di protezione ambientale nell'articolo 19 OAEs le ha limitate non ammettendo alcuna deroga nelle zone protette. Tale restrizione non corrispondeva all'intenzione del legislatore e deve quindi essere corretta, in modo da permettere il ripristino della situazione precedente. Nella pratica questa restrizione ha causato diversi problemi, ad esempio in occasione degli arrivi in montagna del Tour de Suisse o del Campionato mondiale di sci a St. Moritz, casi in cui l'area d'atterraggio si trova in una zona protetta a più di 1100 m d'altitudine e in cui non si tratta di lavori aerei.

Una nuova possibilità di deroga è introdotta con il nuovo articolo 38a per gli aeromobili di Stato stranieri cui si fa riferimento nell'articolo 19 capoverso 1.

Articolo 25 Restrizioni

Lettera d (adeguamento):

Nell'ambito di trasporti di persone a scopo turistico o sportivo, la disciplina vigente non ammette atterraggi esterni nel raggio di 100 m attorno agli esercizi pubblici e agli assembramenti di persone all'aperto. L'onere amministrativo che l'UFAC deve affrontare per il trattamento di oltre 100 domande di autorizzazioni eccezionali di cui all'articolo 10 OAEs per deroghe alla norma del raggio di 100 m attorno agli esercizi pubblici è particolarmente notevole, senza che ne risulti un guadagno in termini di sicurezza per gli operatori degli elicotteri o gli utenti degli esercizi pubblici.

La regolamentazione concernente gli esercizi pubblici non si è rivelata efficace nella pratica e deve essere quindi adeguata. L'avamprogetto di revisione dell'OAEs ha soppresso l'obbligo di autorizzazione per gli atterraggi esterni nei pressi degli esercizi pubblici, sempreché non abbia luogo nessun assembramento di persone all'aperto. Precedentemente, in caso di atterraggio nel raggio di 100 m attorno agli esercizi pubblici la sicurezza era maggiore, poiché molti esercizi avevano predisposto un'area d'atterraggio che secondo la normativa vigente poteva essere utilizzata solo con un'autorizzazione eccezionale dell'UFAC. Molto spesso il terreno oltre il raggio di 100 m dagli esercizi pubblici è meno adatto agli atterraggi esterni, a causa della sua scoscesità, degli alberi, delle linee ad alta tensione, delle abitazioni, ecc. Indipendentemente dalle norme vigenti per quanto concerne gli esercizi pubblici, è il comandante dell'aeromobile, responsabile della sicurezza di un atterraggio (art. 17 cpv. 1 OAEs), a dover decidere se è possibile effettuare un atterraggio sicuro. Inoltre, l'atterraggio nei pressi di un esercizio pubblico nella prassi ha luogo solo con il consenso del gestore dello stesso.

Articolo 26 Autorizzazioni per atterraggi esterni a più di 1100 m d'altitudine e nelle zone protette

Capoverso 1 lettera d (nuovo):

Finora non esiste alcuna regolamentazione relativa ai cosiddetti ponti aerei che vengono allestiti quando le vie di comunicazione pubbliche, come le strade e le ferrovie, non sono più percorribili. Contrariamente ai lavori aerei, i trasporti di persone a scopo turistico o sportivo a più di 1100 m di altitudine non sono ammessi (art. 25 OAEs). Inoltre, i Cantoni e i Comuni allestiscono i ponti aerei con prassi assai divergenti, come emerso nell'inverno 2017/2018 ad Adelboden e a Zermatt. La nuova disposizione introdurrà una disciplina uniforme a livello nazionale: previa consultazione delle autorità cantonali competenti e del Comune di ubicazione, l'UFAC potrà autorizzare tali ponti aerei quando le principali vie di comunicazione pubbliche non sono più percorribili.

Capoverso 2^{bis} (nuovo):

Per quanto concerne il contenuto materiale, si rimanda alle spiegazioni relative all'articolo 19 capoverso 1. L'avamprogetto prevede che l'UFAC possa rilasciare un'autorizzazione secondo l'articolo 26 capoverso 1. Poiché si tratta di atterraggi esterni in zone protette di cui all'articolo 19 capoverso 1, prima di decidere l'UFAC consulta anche l'UFAM e l'ARE, oltre alle autorità citate nel capoverso 2. Dato che tali atterraggi esterni spesso non possono essere pianificati con molto anticipo e vengono effettuati a breve termine, le autorità menzionate devono poter essere consultate anche per e-mail o per telefono.

Articolo 32 Restrizioni

Lettera f (adeguamento):

La disciplina vigente relativa alla distanza minima dagli esercizi pubblici deve essere adeguata anche nel caso dei voli non commerciali. Per la motivazione si rimanda alle precedenti spiegazioni relative all'articolo 25 lettera d.

Articolo 33 Definizione e campo d'applicazione

Capoverso 1 lettera b numero 1 (adeguamento dovuto alla suddivisione nei numeri 1 e 2):

Il tenore dell'articolo 33 capoverso 1 lettera b numero 1 corrisponde a quello del vigente articolo 33 capoverso 1 lettera b.

Capoverso 1 lettera b numero 2 (nuovo):

Al momento dell'elaborazione dell'OAEs, i voli d'addestramento ai fini del mantenimento delle autorizzazioni (come ad es. i voli effettuati di notte, con verricello, con visori notturni ecc.) non erano stati inclusi tra i «voli d'istruzione». Tale lacuna sarà ora colmata con la nuova disposizione al numero 2. La disposizione è formulata in modo restrittivo: si deve trattare di un'esigenza dell'UFAC e del mantenimento di un'autorizzazione. Come esempio, citiamo il caso di un pilota stazionato a Zermatt con il suo elicottero. Secondo il diritto vigente, per l'addestramento con il verricello tale pilota deve volare fino a valle, poiché tale addestramento è ammesso solo a meno di 1100 m di altitudine. La nuova disposizione consente al pilota di effettuare tale addestramento nelle vicinanze di Zermatt, dato che secondo l'articolo 34 capoverso 1 lettera a OAEs quest'ultimo è vietato solo a più di 2000 m di altitudine. In questo modo possono essere evitati voli inutili, considerato che l'addestramento può essere effettuato anche nelle vicinanze degli eliporti esistenti situati a un'altitudine maggiore.

Articolo 34 Restrizioni

Capoverso 1 lettera e (adeguamento):

La disciplina vigente relativa alla distanza minima dagli esercizi pubblici deve essere adeguata anche nel caso dei voli d'istruzione. Per la motivazione si rimanda alle precedenti spiegazioni relative all'articolo 25 lettera d.

Articolo 35 Atterraggi esterni ammessi

Capoverso 1 (integrazione):

Le imprese di salvataggio, insieme ai loro partner, svolgono sporadicamente esercitazioni in aree abitate, ad esempio evacuazioni con l'aiuto dei pompieri o per il recupero di esperti di salvataggio da luoghi definiti. Tali esercitazioni sono necessarie per provare sul campo le operazioni di soccorso in aree abitate. Al momento dell'elaborazione dell'OAEs, non si era tenuto conto di questa fattispecie. L'aggiunta dell'espressione «zone residenziali» nell'articolo 35 capoverso 1 OAEs permetterà di svolgere tali esercitazioni in futuro.

Articolo 38

Capoverso 1 (nuovo):

All'articolo 38 è aggiunto il capoverso 2; di conseguenza, l'articolo 38 nel suo tenore attuale diventa il capoverso 1.

Capoverso 1 lettera a (correzione):

Concerne solo il tedesco.

Capoverso 2 (nuovo):

Gli atterraggi esterni su aree d'atterraggio d'ospedale e aree d'atterraggio per operazioni di soccorso necessari per motivi medici non necessitano di alcuna autorizzazione dell'UFAC. Se si tratta di urgenze mediche, sono ammessi senza restrizioni temporali. Gli altri voli (ad es. voli di trasferimento di pazienti non necessari per motivi medici) non sono vietati, ma non beneficiano della nuova disciplina liberale del capoverso 2. Contrariamente agli aerodromi, tali aree non necessitano di un regolamento d'esercizio approvato dall'UFAC. Le procedure operative sulla piattaforma d'atterraggio sono appannaggio del gestore d'ospedale.

Articolo 38a Autorizzazioni per aeromobili di Stato stranieri

L'OAEs vigente non disciplina gli atterraggi esterni di aeromobili di Stato stranieri impiegati per scopi statali e immatricolati civilmente o militarmente. Tale lacuna legislativa ha comportato vari conflitti in aree densamente popolate o in altre aree sensibili. La disposizione all'articolo 38a OAEs provvederà ora a colmarla. Per consentire l'ingresso di aeromobili di Stato stranieri in Svizzera, l'UFAC continuerà a rilasciare la cosiddetta Diplomatic Clearance. Le autorizzazioni che l'UFAC poteva finora rilasciare per singoli casi in virtù dell'articolo 8 LNA sono ora sostituite dalla nuova disposizione generale dell'articolo 38a OAEs.

Articolo 39 Restrizioni di diritto aeronautico per costruzioni e impianti su aree d'atterraggio

Capoverso 2 lettera c (adeguamento):

Nell'ambito dell'attuazione, sono emersi pareri contrastanti sui tipi di superfici d'atterraggio ammessi e su che cosa si intende per «piste con rivestimento duro». La nuova lettera c intende portare chiarezza con l'aggiunta di «superfici d'atterraggio non impermeabilizzate» e citando come esempio il «grigliato erboso in calcestruzzo». Sono ammissibili i cosiddetti pannelli perforati, sempreché permettano all'acqua di filtrare. Non sono tuttavia ammesse le superfici d'atterraggio completamente impermeabilizzate, ad esempio quelle di cemento o asfalto.

Capoverso 2 lettera d (nuovo):

Data la precisazione alla lettera c, le «lievi modifiche del terreno», finora citate nella lettera c, vengono ora menzionate separatamente nella lettera d. Non sono state apportate modifiche sostanziali.

Capoverso 3 lettera d (abrogazione):

La disposizione concernente le «piste con rivestimento duro» è abrogata. Tale modifica è collegata alle spiegazioni relative alla modifica dell'articolo 39 capoverso 2 lettera c. Le piste con rivestimento duro, ossia quelle rivestite di cemento o di asfalto e completamente impermeabilizzate non sono ammesse.

Titolo 4a: Aree d'atterraggio d'ospedale e aree d'atterraggio per operazioni di soccorso

Data la loro specificità, le disposizioni relative alle aree d'atterraggio d'ospedale e alle aree d'atterraggio per operazioni di soccorso compaiono nel nuovo titolo 4a. I successivi articoli 41a–41g sono nuovi.

Articolo 41a Categorizzazione delle aree d'atterraggio d'ospedale

Capoverso 1 lettera a:

L'articolo 41a OAEs suddivide le aree d'atterraggio d'ospedale in due categorie: categoria speciale e categoria normale. Nella categoria speciale rientrano le aree d'atterraggio dei centri politraumatologici secondo l'elenco della Conferenza svizzera delle direttrici e dei direttori cantonali della sanità (CDS) consultabile su Internet. Si tratta di ospedali altamente specializzati. Attualmente sull'elenco si trovano i seguenti 12 centri politraumatologici: ospedale cantonale di Aarau, Inselspital di Berna, ospedale universitario di Basilea, ospedali universitari di Ginevra, ospedale cantonale dei Grigioni, ospedale cantonale di Lucerna, ospedale cantonale di San Gallo, ospedale regionale di Lugano-Civico, centro ospedaliero universitario del Cantone di Vaud, ospedale di Sion, ospedale cantonale di Winterthur e ospedale universitario di Zurigo. Questo elenco non è rigido e si può modificare. Rientrano nella categoria speciale anche le aree d'atterraggio d'ospedale con una media di più di 200 movimenti di volo all'anno negli ultimi cinque anni (per movimento di volo si intende un decollo o un atterraggio), quindi aree d'atterraggio d'ospedale utilizzate con una certa regolarità e frequenza. Al momento gli ospedali che vengono attribuiti alla categoria speciale in base al numero di movimenti di volo sono 13. Nella categoria speciale figurano complessivamente 25 ospedali. È ragionevole che i centri politraumatologici e gli altri ospedali le cui aree d'atterraggio sono frequentemente utilizzate siano integrati nella categoria speciale. Per essi saranno stabilite esigenze più rigide per quanto concerne la sicurezza e l'ambiente e prescrizioni vincolanti.

Capoverso 1 lettera b:

Attualmente le restanti circa 220 aree d'atterraggio d'ospedale rientrano nella categoria normale, sempreché rispettino la condizione di cui all'articolo 2 lettera g. L'UFAC parte dal presupposto che praticamente tutti questi ospedali dispongano di un servizio di pronto soccorso. Le aree d'atterraggio di alcuni di essi vengono utilizzate solo sporadicamente e annualmente registrano solo pochi movimenti di volo.

Capoverso 2:

Le aree d'atterraggio d'ospedale della categoria normale dotate di procedure di volo strumentale sono assimilate alla categoria speciale per quanto concerne le disposizioni del titolo 4a. Dato il numero limitato di movimenti di volo e la loro importanza secondaria, rientrano tuttavia nella categoria normale. Si terrà tuttavia conto della loro particolare situazione nella prassi, in particolare nella direttiva e nell'organizzazione delle infrastrutture.

Articolo 41b Autorizzazione edilizia e obbligo di pianificare

Capoverso 1:

L'obbligo di ottenere un'autorizzazione edilizia per le aree d'atterraggio d'ospedale e le aree d'atterraggio per operazioni di soccorso è retto dall'articolo 22 capoverso 1 della legge sulla pianificazione del territorio (LPT; RS 700) e dalle relative disposizioni d'esecuzione cantonali. Il tenore del capoverso 1 è identico a quello dell'articolo 40 capoverso 1 OAEs relativo all'obbligo di autorizzazione edilizia. Si rimanda quindi alle spiegazioni già esistenti.

Capoverso 2:

Nel capoverso 2 è menzionato l'obbligo di pianificare retto dall'articolo 2 LPT e dal diritto cantonale. L'articolo 41b capoverso 2 corrisponde pertanto alla disposizione vigente dell'articolo 40 capoverso 2 OAEs relativa all'obbligo di pianificare. Si rimanda quindi alle spiegazioni già esistenti.

Capoverso 3:

Nell'ambito della procedura di autorizzazione edilizia e di pianificazione devono essere presi in considerazione soprattutto gli interessi della pianificazione del territorio e della protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio. Non si tratta di una disposizione nuova dal punto di vista materiale, dato che le aree d'atterraggio d'ospedale e le aree d'atterraggio per operazioni di soccorso sono costruzioni e impianti. Nella procedura per la loro costruzione, modifica o risanamento, l'autorità preposta al rilascio dell'autorizzazione edilizia deve pertanto tenere conto di questi interessi.

Anche la protezione dal rumore fa parte della protezione ambientale. In passato la categorizzazione e la valutazione degli impianti in questione, in applicazione della legislazione in materia di protezione dal rumore, hanno dato luogo a ripetute incertezze e discussioni. Nell'allegato 5 dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF; RS 814.41) sono stabiliti i valori limite d'esposizione per il rumore del traffico aereo sugli aerodromi civili (aerodromi secondo LNA). Le aree d'atterraggio d'ospedale e le aree d'atterraggio per operazioni di soccorso non sono aerodromi ai sensi della LNA. Finora erano elencate nell'articolo 56 del titolo 4 «Atterraggi esterni» dell'OSIA. Si tratta comunque di impianti secondo la legge sulla protezione dell'ambiente (LPAmb; RS 814.01). Dato che l'OIF non contiene alcuna esigenza specifica per gli impianti secondo la LPAmb che vengono utilizzati per gli atterraggi esterni, in passato le valutazioni del rumore non sono state univoche.

L'integrazione delle aree d'atterraggio d'ospedale e delle aree d'atterraggio per operazioni di soccorso nell'OAEs non cambia sostanzialmente niente quanto alla valutazione di questi impianti in applicazione della legislazione in materia di protezione dal rumore. Finora, per la determinazione del rumore vengono utilizzati sia il livello massimo medio L_{mass} sia il livello di valutazione L_r che porta a risultati molto diversi. Il valore L_{mass} non implica il calcolo di una media temporale di modo che si otterrà lo stesso valore sia nel caso di un unico movimento di volo che di varie centinaia di movimenti. Invece, per ottenere il valore L_r si calcola la somma energetica degli eventi sonori e si stabilisce una media temporale. In futuro, la valutazione continuerà a essere effettuata caso per caso, ma uniformemente, orientandosi sulla base del livello di valutazione L_r . I dettagli relativi all'attuazione di questo principio saranno pubblicati dall'UFAM – autorità della Confederazione specializzata nella legislazione in materia di protezione ambientale – in collaborazione con l'UFAC sotto forma di guida o direttiva.

Se in tali aree d'atterraggio i valori limite dell'OIF (allegato 5, n. 21) non possono essere rispettati, dovranno essere adottate delle misure di risanamento fonico. Qualora il risanamento provochi limitazioni dell'esercizio sproporzionate o costi sproporzionati, l'autorità esecutiva può accordare facilitazioni conformemente all'OIF.

Articolo 41c Procedura e consultazione dell'UFAC

Capoverso 1:

Prima di decidere in merito alla costruzione, modifica o risanamento di un'area d'atterraggio d'ospedale della categoria speciale e della categoria normale dotata di procedure di volo strumentale, l'autorità cantonale competente (preposta al rilascio dell'autorizzazione edilizia) deve consultare l'UFAC. Per le aree d'atterraggio d'ospedale della categoria normale che non dispongono di procedure di volo strumentale e per le aree d'atterraggio per operazioni di soccorso non vi è invece alcun obbligo di consultazione. In questi casi l'autorità preposta al rilascio dell'autorizzazione edilizia, se vuole, può comunque consultare l'UFAC. Quest'ultimo raccomanda di seguire comunque tale procedura ai fini della sicurezza aerea. In tal caso, l'Ufficio invia un feedback aeronautico all'autorità.

Capoverso 2:

Nell'ambito della consultazione, l'UFAC effettua un esame specifico dal profilo della navigazione aerea e ne espone il risultato e le condizioni richieste in un parere all'attenzione dell'autorità preposta al rilascio dell'autorizzazione edilizia. La presente disposizione garantisce che, nell'ambito della procedura di autorizzazione edilizia, i progetti per la costruzione, la modifica o il risanamento di aree d'atterraggio d'ospedale della categoria speciale e della categoria normale dotate di procedure di volo strumentale siano sottoposti a tale esame. L'UFAC parte dal presupposto che l'autorità preposta al rilascio dell'autorizzazione edilizia si attenga sostanzialmente all'esame specifico dal profilo della navigazione aerea o che, in caso contrario, consulti l'UFAC.

Capoverso 3:

La presente disposizione garantisce che l'UFAC, da una parte, sia informato in merito all'autorizzazione edilizia e, dall'altra, possa verificare se nella decisione dell'autorità preposta al rilascio siano state considerate le condizioni dell'esame specifico dal profilo della navigazione aerea. Qualora esse non siano state tenute in considerazione o lo siano state solo in parte, l'UFAC può disporre dei rimedi giuridici di cui all'articolo 44 OAEs.

Articolo 41d Esigenze specifiche della navigazione aerea

Capoverso 1:

Per quanto concerne l'organizzazione infrastrutturale, alle aree d'atterraggio d'ospedale della categoria speciale e della categoria normale dotate di procedure di volo strumentale si applicano le norme e le raccomandazioni dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI), analogamente agli impianti della navigazione aerea. Sono fatte salve le deroghe notificate dalla Svizzera in virtù dell'articolo 38 della Convenzione.

Capoverso 2:

Il 1° gennaio 2017, è entrata in vigore una direttiva dell'UFAC che precisa le prescrizioni dell'OACI di cui al capoverso 1 che si applicano alle aree d'atterraggio d'ospedale. Tale direttiva dovrà essere conseguentemente adeguata al momento dell'entrata in vigore della revisione dell'OAEs. Armonizza i principi di concezione e di gestione delle aree d'atterraggio d'ospedale nonché i criteri per le procedure di volo e vuole essere uno strumento di aiuto per i progettisti e le autorità competenti. Inoltre mira al raggiungimento di uno standard di sicurezza elevato e a che tali aree siano allestite in tutta la Svizzera conformemente alle esigenze della navigazione aerea, aumentando ulteriormente la sicurezza.

Capoverso 3:

Se tale direttiva è rispettata, si presume che i requisiti stabiliti dalle prescrizioni di cui al capoverso 1 siano soddisfatti.

Capoverso 4:

Chi deroga alla direttiva deve dimostrare all'UFAC che i requisiti sono soddisfatti in un altro modo.

Articolo 41e Autorizzazione per procedure di volo strumentale

Da qualche anno, alcune imprese di trasporto in elicottero hanno sentito l'esigenza di effettuare voli di salvataggio, voli delle aeroambulanze e trasporti di organi anche mediante procedure di volo strumentale. Grazie alla navigazione satellitare, determinate procedure di avvicinamento sono già realizzabili dal punto di vista tecnico. Un'applicazione sperimentale all'Inselspital di Berna ha avuto risultati positivi. In questa procedura pilota, le autorizzazioni per tale tipo di voli sono state rilasciate alla REGA. Tuttavia, in futuro l'impiego di tali procedure dovrebbe essere consentito anche ad altre imprese. Sarebbe quindi ragionevole e opportuno collegare le procedure di volo strumentale agli ospedali in quanto gestori delle aree d'atterraggio.

Capoverso 1:

L'introduzione di una procedura di volo strumentale (IFR) è subordinata a un'autorizzazione dell'UFAC. La possibilità di stabilire una procedura di avvicinamento e decollo IFR PinS «proceed visually» (punto di navigazione nell'aria nei pressi di un'area d'atterraggio) non è prevista dall'OAEs e al momento non è neanche presa in considerazione. Prima devono essere chiariti vari punti concernenti le responsabilità, la conformità alle norme, l'eliminazione degli ostacoli alla navigazione aerea, la fornitura di servizi di navigazione aerea e questioni relative alle operazioni di volo. Questa è la ragione per cui il capoverso 1 precisa che possono essere autorizzate solo le procedure di volo strumentale che comprendono un segmento secondo le regole del volo a vista (VFR) tra il PinS e l'area di atterraggio, («PinS proceed VFR»). Se in futuro sarà possibile effettuare una procedura IFR «proceed visually», l'OAEs dovrà essere adeguata.

Capoverso 2:

L'UFAC rilascia un'autorizzazione per la procedura di volo strumentale a un gestore d'ospedale che ne ha fatto richiesta se quest'ultimo dimostra che la sicurezza del volo è garantita. La procedura di volo strumentale è per così dire collegata all'aeroporto e, in linea di principio, dovrebbe essere aperta a tutte le imprese di trasporto in elicottero. Date le competenze tecniche di cui dispongono, tali imprese avranno tuttavia un importante ruolo di sostegno nell'elaborazione delle domande. La formulazione del capoverso 2 poggia su quella dell'articolo 20 capoverso 3 dell'ordinanza del DATEC concernente le norme di circolazione per aeromobili (ONCA, RS 748.121.11), secondo il quale 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. Si tratta ora di riprendere questo sistema che si è dimostrato valido.

Articolo 41f Catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli

Quanto alla portata giuridica del catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli, si rimanda all'articolo 62 segg. OSIA (obbligatorietà per le autorità, ma non per i proprietari dei fondi).

Questa misura mira a garantire che, oltre agli ostacoli alla navigazione aerea che necessitano di autorizzazione ai sensi dell'articolo 63 lettere a e b OSIA, siano individuati anche gli oggetti che potrebbero ostacolare le operazioni di volo in prossimità di un'area d'atterraggio d'ospedale. Le superfici di limitazione degli ostacoli definite nel catasto sono oggetto di controlli a intervalli regolari al fine di identificare possibili ostacoli alla navigazione aerea; eventualmente, sarà necessario adottare misure per ridurre i rischi di collisione con gli ostacoli e/o con il terreno (soppressione, rimpicciolimento, aiuti visivi, istruzioni sull'area d'atterraggio ecc.). Il catasto viene inoltre allestito affinché il gestore d'ospedale disponga di un sistema di controllo degli ostacoli (piano di controllo degli ostacoli). La sicurezza delle procedure di volo strumentale richiede un attento controllo degli ostacoli. La disposizione si applica anche alle aree d'atterraggio della categoria normale dotate di procedure di volo strumentale (art. 41a cpv. 2 OAEs).

Articolo 41g Pubblicazioni aeronautiche

Capoverso 1:

Il gestore d'ospedale è responsabile dell'accesso sicuro all'area d'atterraggio d'ospedale e quindi della pubblicazione nel Manuale d'informazione aeronautica delle principali prescrizioni relative all'utilizzo dell'area d'atterraggio e delle procedure di avvicinamento e di decollo assegnate alla stessa. La portata delle informazioni pubblicate è funzionale alla categoria dell'area d'atterraggio d'ospedale. Nel Manuale d'informazione aeronautica devono essere pubblicate informazioni dettagliate e complete concernenti le aree d'atterraggio d'ospedale della categoria speciale e della categoria normale dotate di procedure di volo strumentale. Le altre aree d'atterraggio d'ospedale della categoria normale vi saranno indicate sotto forma di elenco (come per gli eliporti e le aree d'atterraggio in montagna).

Capoverso 2:

Le pubblicazioni aeronautiche garantiscono una diffusione uniforme delle informazioni alle parti interessate. Solo quando le informazioni che la riguardano figurano in tali pubblicazioni, un'area d'atterraggio d'ospedale fa veramente parte del sistema aeronautico e le comunicazioni in caso di imprevisti e/o di urgenze, come per guasti del sistema di navigazione satellitare o ostacoli temporanei, possono essere notificate in tempo utile ai piloti mediante NOTAM¹.

Articolo 43 Direttiva

Adeguamento:

L'UFAC emana una direttiva concernente le disposizioni del titolo 4a dell'OAEs (Aree d'atterraggio d'ospedale e aree d'atterraggio per operazioni di soccorso). L'articolo 43 è completato di conseguenza con la menzione del titolo 4a.

Articolo 46a Disposizione transitoria

Capoverso 1 (nuovo)

La disposizione transitoria consente che le prescrizioni menzionate nell'articolo 41d OAEs relative alle esigenze specifiche della navigazione aerea siano attuate nell'arco di cinque anni. Ciò comporta un guadagno in termini di sicurezza per le aree d'atterraggio d'ospedale della categoria speciale, generalmente molto utilizzate. Se l'attuazione dell'articolo 41d richiede un risanamento o un adeguamento edile che necessita di un'autorizzazione edilizia, devono essere rispettate anche le altre disposizioni degli articoli 41b e 41c OAEs. In tali casi devono essere presi in considerazione gli interessi della pianificazione del territorio e della

¹ Notice(s) to Airmen: disposizioni e informazioni su modifiche temporanee o definitive del Manuale d'informazione aeronautica (Aeronautical Information Publication, AIP)

protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio (risanamento conforme alla legislazione sulla protezione contro l'inquinamento fonico).

Capoverso 2 (nuovo):

La disposizione transitoria del capoverso 1 non si applica nel caso in cui un'area d'atterraggio d'ospedale della categoria speciale esistente non soddisfi le esigenze specifiche della navigazione aerea e debba essere risanata secondo la disposizione transitoria dell'articolo 46a OAEs, ma esista già un progetto concreto di nuova costruzione da realizzare nel prossimo futuro. Nell'ottica della proporzionalità, non devono essere creati impedimenti non necessari e l'UFAC, in caso di richiesta motivata, può prorogare il termine di tre anni.

Modifica di altri atti normativi

In seguito all'estensione della portata dell'articolo 19 capoverso 1 OAEs che consente ora di derogare al divieto di atterraggi esterni nelle zone protette, ora anche su riserva degli articoli 26 e 38a OAEs, devono essere modificate anche l'ordinanza sui parchi d'importanza nazionale (OPar), l'ordinanza sulle bandite federali (OBAF) e l'ordinanza sulle riserve d'importanza internazionale e nazionale d'uccelli acquatici e migratori (ORUAM).

L'articolo 86 dell'ordinanza sulla navigazione aerea (ONA) viene completato con il nuovo capoverso 3. Si tratta di un rinvio all'articolo 1 capoverso 5 OAEs che facilita la comprensione della disposizione. Per quanto concerne il contenuto materiale, si rimanda alle spiegazioni relative all'articolo 1 capoverso 5 OAEs.

Con la nuova disciplina delle aree d'atterraggio d'ospedale e delle aree d'atterraggio per operazioni di soccorso nel titolo 4, è abrogato l'articolo 56 OSIA.

3. Conseguenze

Conseguenze finanziarie

Secondo la disposizione transitoria all'articolo 46a OAEs, le aree d'atterraggio d'ospedale della categoria speciale devono soddisfare le esigenze specifiche della navigazione aerea di cui all'articolo 41d al più tardi 5 anni dopo dall'entrata in vigore della revisione dell'OAEs. Se l'attuazione dell'articolo 41e dell'OAEs richiede un risanamento o un adeguamento edile, al contempo devono essere tenuti in considerazione anche gli interessi della pianificazione del territorio e della protezione dell'ambiente (risanamento conforme alla legislazione sulla protezione contro l'inquinamento fonico). Ne risultano costi per i gestori d'ospedale o i Cantoni. Occorre tuttavia aggiungere che, negli ultimi anni, alcune aree d'atterraggio d'ospedale della categoria speciale e normale sono già state costruite o risanate secondo le norme attualmente vigenti. Il fabbisogno di investimento residuo è stato stimato a circa 20 milioni di franchi.

Conseguenze sul personale

Gli adeguamenti edili e i risanamenti potrebbero comportare un certo onere supplementare per i gestori d'ospedale e per le autorità preposte al rilascio dell'autorizzazione edilizia durante i 5 anni del termine transitorio. Tale onere sarà tuttavia ripartito tra i singoli ospedali e i Cantoni e non avrà ripercussioni sul personale. Anche gli esami specifici dal profilo della navigazione aerea e altre disposizioni (ad es. catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli e procedura di volo strumentale) comporteranno un carico di lavoro supplementare per l'UFAC, ma non ci sarà alcuna ripercussione sul personale.

Conseguenze sull'industria aeronautica

L'industria aeronautica e, in particolare, gli operatori degli elicotteri beneficiano delle nuove disposizioni del titolo 4 dell'OAEs, guadagnandoci in termini di sicurezza e avendo la possibilità di utilizzare in futuro procedure di volo strumentale per avvicinarsi alle aree d'atterraggio d'ospedale.

Conseguenze sull'ambiente

D'ora in poi, per tutte le manifestazioni aeronautiche pubbliche si dovranno rispettare le disposizioni relative all'ambiente degli articoli 18 e 19 OAEs. La protezione ambientale in questo settore ne risulterà così rafforzata.

Come menzionato nel paragrafo dedicato alle ripercussioni finanziarie, la disposizione transitoria nell'articolo 46a dell'OAEs può condurre a risanamenti o adeguamenti edili che devono essere realizzati nel rispetto delle disposizioni relative all'ambiente. Complessivamente si può concludere che, anche nell'ambito delle aree d'atterraggio d'ospedale, la protezione ambientale è tenuta in debita considerazione.