



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,  
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

# **Ordinanza sui decolli e gli atterraggi di aeromobili fuori degli aerodromi (Ordinanza sugli atterraggi esterni, OAEs)**

## **Rapporto esplicativo sull'avamprogetto**

Berna, 17 settembre 2010

# 1 Principi dell'avamprogetto

## Premessa

### Regolamentazione attuale

Di norma, gli aeromobili effettuano i decolli e gli atterraggi negli aerodromi. I cosiddetti atterraggi esterni avvengono invece al di fuori degli aerodromi, quasi sempre mediante elicotteri. Gli atterraggi esterni sono disciplinati dall'articolo 8 della legge federale del 21 dicembre 1948 sulla navigazione aerea (LNA; RS 748.0), dagli articoli 85-91 dell'ordinanza del 14 novembre 1973 sulla navigazione aerea (ONA; RS 748.01) e in particolare dagli articoli 50-58 dell'ordinanza del 23 novembre 1994 sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1). La prassi basata su queste disposizioni legislative consiste in un'autorizzazione generale per atterraggi esterni rilasciata, di norma, per un anno dall'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) e che deve essere rinnovata. Per oltre il 90 per cento dei casi, queste autorizzazioni riguardano elicotteri.

Il sistema del rinnovo annuale, dietro pagamento di emolumenti, delle autorizzazioni per atterraggi esterni è attualmente considerato superato tanto dai titolari quanto dalle autorità di sorveglianza, poiché in pratica ogni anno sono rilasciate circa 480 autorizzazioni annuali senza esame materiale, rilascio che comporta un inutile onere amministrativo. Inoltre le autorizzazioni non adempiono in misura sufficiente i requisiti del diritto ambientale e della pianificazione del territorio. In particolare, non è imposta alcuna restrizione nelle zone protette di importanza nazionale. Dal punto di vista pianificatorio, mancano le condizioni che regolano l'intensità dell'utilizzazione e l'ammissibilità di costruzioni sulle aree d'atterraggio esterne. Una migliore integrazione degli aspetti legati all'ambiente e alla pianificazione del territorio consente di abbandonare la prassi delle autorizzazioni finora in vigore e stabilire una regolamentazione generale mediante una nuova ordinanza.

### Nuova regolamentazione

Il sistema delle autorizzazioni attualmente in vigore in Svizzera è una prassi liberale se comparata a quella dei Paesi vicini. I principi alla base di tale prassi saranno mantenuti. Tuttavia, malgrado il fatto che l'integrazione degli aspetti legati all'ambiente e alla pianificazione del territorio comporti nuove restrizioni, anche dopo l'entrata in vigore dell'ordinanza sugli atterraggi esterni (OAEs), la Svizzera continuerà ad avere una regolamentazione liberale rispetto ai Paesi vicini. L'obiettivo è un'ordinanza che costituisca un quadro normativo moderno, per tenere conto in maniera oggettiva delle esigenze dell'aviazione, dell'ambiente e della pianificazione del territorio, armonizzandole tra loro e disciplinandole in modo adeguato. Il nuovo testo intende rispettare gli obiettivi della Confederazione in materia di sviluppo sostenibile e mette sullo stesso piano economia, ambiente e società. Essa accoglie pertanto anche le esigenze legittime del settore aeronautico e non conduce in tutti i casi a un inasprimento della prassi attuale. Nell'elaborare la nuova ordinanza, il legislatore ha tenuto conto del ruolo relativamente importante delle imprese commerciali di elicotteri in Svizzera. L'aviazione commerciale viene favorita rispetto a quella non commerciale. Infine, l'ordinanza vuole essere un insieme di norme facilmente comprensibili e di facile applicazione per i suoi utenti che comprendono, oltre al settore interessato, anche le associazioni di tutela e gli enti pubblici.

### Oggetto e struttura dell'ordinanza

L'ordinanza poggia sull'articolo 8 LNA, i cui capoversi 1, 2 e 7 vengono adeguati a seguito della revisione 1 della LNA (cfr. Foglio federale n. 27 del 7 luglio 2009, pag. 4331) e costituiscono la base dell' OAEs. La nuova normativa entrerà in vigore presumibilmente il 1° febbraio 2011.

Le disposizioni dell'OSIA relative agli atterraggi esterni (titolo quarto) sono abrogate. Rimangono in vigore soltanto gli articoli 54 (designazione di aree d'atterraggio in montagna) e 56 capoverso 2 (operazioni di soccorso). La regolamentazione delle aree d'atterraggio in montagna non viene ripresa dall'OAEs. Anche se tali aree non devono essere considerate impianti d'aerodromo nel vero senso del termine, la loro designazione a livello geografico conferisce loro un carattere simile a quello di un aerodromo. Inoltre le aree d'atterraggio in montagna vengono attualmente sottoposte a un esame approfondito nell'ambito di una procedura propria (procedura di coordinamento in base al Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica PSIA). Il disciplinamento degli atterraggi esterni finalizzati a operazioni di soccorso rimane per il momento invariato nell'OSIA. Probabilmente in futuro saranno necessari degli adeguamenti, poiché gli atterraggi esterni secondo le regole IFR (regole del volo strumentale) saranno tecnicamente possibili. Tali atterraggi esterni IFR richiedono importanti adeguamenti dell'infrastruttura (ad esempio le aree d'atterraggio d'ospedale), in particolare per quanto concerne l'eliminazione di ostacoli. In questo ambito vi sono ancora molte questioni da risolvere, compito che richiederà molto tempo. Solo alla fine di questo processo si potrà stabilire se gli atterraggi esterni per operazioni di soccorso dovranno continuare ad essere disciplinati dall'OSIA o se invece dovranno essere ripresi nell'OAEs.

Le novità più importanti dell'OAEs sono le seguenti:

- In linea di principio non è più necessaria un'autorizzazione specifica per lo svolgimento di atterraggi esterni. Le condizioni da adempiere in vista dell'ottenimento dell'autorizzazione sono disciplinate nella regolamentazione generale dell'OAEs.
- D'ora in poi sulle aree d'atterraggio esterne possono essere realizzati impianti e costruzioni minori, purché sia stata rilasciata un'autorizzazione cantonale. Inoltre le aree d'atterraggio utilizzate intensamente e regolarmente sottostanno all'obbligo di pianificare secondo l'articolo 2 della legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT; RS 700).
- Si provvede alla tutela dell'uomo e dell'ambiente mediante misure di lotta contro il rumore e restrizioni temporali e geografiche nelle zone sensibili. Le restrizioni sono applicate in particolare alle zone protette elencate negli inventari nazionali.

## **Struttura dell'ordinanza**

### *Titolo primo: Oggetto, campo d'applicazione e definizioni*

Il titolo primo indica l'oggetto e il campo d'applicazione dell'ordinanza e definisce i termini tecnici in essa contenuti.

### *Titolo secondo: Disposizioni comuni per tutti i tipi di voli*

#### *Capitolo 1: Ammissibilità*

Il capitolo 1 definisce il principio dell'ammissibilità degli atterraggi esterni, il diritto privato fatto salvo, il divieto di atterraggi esterni sui luoghi di infortuni e i rimedi giuridici dell'UFAC.

#### *Capitolo 2: Autorizzazioni*

Il capitolo 2 concerne i casi di deroga soggetti all'obbligo di autorizzazione. Si tratta, da un lato, di casi in cui è possibile derogare alla regolamentazione o in cui si applicano norme più severe, dall'altro di atterraggi esterni di particolari categorie di aeromobili e di aeromobili stranieri.

#### *Capitolo 3: Responsabilità per gli atterraggi esterni*

Nel capitolo 3 è sancita la responsabilità del comandante in caso di atterraggi esterni.

#### *Capitolo 4: Pianificazione del territorio e protezione dell'ambiente*

Le disposizioni del capitolo 4 sono completamente nuove. Prescrizioni simili non esistevano infatti nella prassi delle autorizzazioni finora in vigore. Le disposizioni di tale capitolo costituiscono l'elemento centrale dell'ordinanza e integrano le esigenze della pianificazione del territorio e dell'ambiente nelle prescrizioni sugli atterraggi esterni. L'integrazione di queste disposizioni è molto importante e necessaria: essa permette, da una parte, di tenere conto

dei requisiti posti dal diritto dell'ambiente e della pianificazione del territorio, dall'altra, di realizzare in misura limitata costruzioni e impianti minori su aree d'atterraggio esterne.

#### Sezione 1: Pianificazione del territorio e autorizzazione edilizia

La sezione 1 si occupa di aspetti della pianificazione del territorio. Essa sancisce restrizioni per costruzioni su aree d'atterraggio esterne e definisce l'obbligo di autorizzazione edilizia e di pianificare, nonché le competenze per il rilascio dell'autorizzazione edilizia.

#### Sezione 2: Prescrizioni ambientali

La sezione 2 contiene prescrizioni atte a evitare disturbi eccessivi e finalizzate alla lotta contro il rumore e alla tutela della natura. Particolare attenzione è rivolta alla tutela delle zone protette di importanza nazionale secondo la legge federale del 1° luglio 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN; RS 451) e la legge federale del 20 giugno 1986 sulla caccia e la protezione dei mammiferi e degli uccelli selvatici (legge sulla caccia, LCP; RS 922). In tali zone gli atterraggi esterni sono praticamente vietati.

#### *Capitolo 5: Aeromobili senza motore*

Il capitolo 5 definisce le prescrizioni applicabili ai palloni, paracaduti, alianti da pendio e alianti, disciplina le deroghe che consentono atterraggi esterni per motivi di sicurezza e le norme d'esercizio per alianti da pendio.

#### *Capitolo 6: Manifestazioni aeronautiche pubbliche*

Il capitolo 6 tratta la tematica delle manifestazioni pubbliche di aeromobili. In generale si rimanda agli articoli 85-89 ONA e, per le manifestazioni pubbliche a più di 1100 metri di altitudine, all'articolo 11 capoverso 5 dell'OAEs.

#### *Titolo terzo: Restrizioni per singole categorie di voli*

##### *Capitolo 1: Categorie*

Il capitolo sulle categorie ha lo scopo di chiarire i concetti ed elenca le principali categorie di voli per i quali successivamente sono emanate restrizioni.

##### *Capitolo 2: Voli commerciali; Capitolo 3: Voli non commerciali; Capitolo 4: Categorie speciali*

Nei capitoli 2, 3 e 4 sono definiti i principi nonché le restrizioni temporali e geografiche per le diverse categorie di voli "voli commerciali", "voli non commerciali" nonché altre categorie. Il capitolo 2 (voli commerciali) è suddiviso a sua volta in due sezioni: "Trasporti di persone a scopo turistico o sportivo" e "Voli a scopo di lavoro". Quest'ultima categoria comprende tutti i voli effettuati nel contesto di un lavoro e che non hanno quindi uno scopo turistico o sportivo. Può trattarsi ad esempio del trasporto di carichi o di persone. Il capitolo 4 ("Categorie speciali") è suddiviso in due sezioni: "Voli d'istruzione" e "Emergenze, voli di polizia e voli di servizio della Confederazione".

##### *Titolo 4: Disposizioni penali*

Questo titolo contempla tutte le disposizioni dell'OAEs, la cui violazione può essere perseguita penalmente in virtù dell'articolo 91 capoverso 1 lettera h LNA.

##### *Titolo 5: Disposizioni finali*

Nelle disposizioni finali si rimanda all'allegato dell'OAEs, nel quale sono indicate le modifiche del diritto vigente. Inoltre il titolo 5 indica anche le necessarie disposizioni transitorie.

*Allegato*

*Modifica del diritto vigente:*

Sono necessari adeguamenti dell'ordinanza del 7 novembre 2007 sui parchi d'importanza nazionale (ordinanza sui parchi, OPar; RS 451.36) e dell'ordinanza del 21 gennaio 1991 sulle riserve d'importanza internazionale e nazionale d'uccelli acquatici e migratori (ORUAM; RS 922.32). Le disposizioni di queste ordinanze rilevanti per l'aviazione civile vengono riprese nell'OAEs.

L'articolo 142 dell'ordinanza sulle dogane viene completato nel senso che i voli da e verso un'enclave doganale sono considerati voli transfrontalieri. Questa regolamentazione non è nuova, ma viene ripresa nell'articolo a scopo di precisazione.

Per quanto concerne le manifestazioni aeronautiche pubbliche a più di 1100 metri di altitudine, nell'ONA viene introdotto un rimando all'articolo 11 capoverso 5 OAEs.

Le disposizioni dell'OSIA concernenti gli atterraggi esterni sono abrogate, ad eccezione degli articoli 54 e 56 capoverso 2.

Sono necessari complementi all'ordinanza sugli emolumenti dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (OEm-UFAC; RS 748.112.11), in quanto sono create nuove categorie di autorizzazioni eccezionali e categorie speciali di aeromobili.

## 2 Spiegazioni relative alle singole disposizioni dell'ordinanza

### Titolo primo: Oggetto, campo d'applicazione e definizioni

#### Articolo 1 Oggetto e campo d'applicazione

##### *Capoversi 1 e 2:*

Il campo d'applicazione dell'OAEs comprende tutti gli atterraggi e i decolli di aeromobili civili con occupanti effettuati in Svizzera fuori degli aerodromi. Gli aeromobili militari non sono disciplinati dall'OAEs.

Gli aeromobili con occupanti summenzionati sono nella maggior parte dei casi elicotteri che, grazie alle loro caratteristiche di volo, sono i velivoli meglio adatti agli atterraggi esterni. Agli elicotteri sono equiparati i cosiddetti aeromobili a decollo e atterraggio verticale, che in queste fasi del volo hanno le stesse caratteristiche degli elicotteri, altrimenti funzionano come aeroplani convenzionali. Inoltre, in numero limitato, atterraggi esterni sono effettuati con aeromobili senza motore, aeroplani dotati di propulsione a motore, eliplani e dirigibili. Anche questi aeromobili rientrano nel campo d'applicazione dell'ordinanza.

Per aerodromi si intendono tutti gli impianti della rete del PSIA adibiti al decollo e all'atterraggio di aeromobili. Si tratta in particolare di aerodromi civili e militari (Parte concettuale PSIA del 18.10.2000, parti III B1–B5), ma anche di aerodromi a carattere provvisorio. Un aerodromo è un'area che rientra nella sfera di competenza di un capo d'aerodromo.

##### *Capoverso 3*

L'imbarco e lo sbarco di carichi e il volo stazionario al di sotto di 15 metri dal suolo sono equiparati a un atterraggio esterno. Questa disposizione permette di evitare che con i voli stazionari si aggiri la regolamentazione degli atterraggi esterni.

##### *Capoversi 4 e 5:*

Sono considerate aeree d'atterraggio fuori degli aerodromi quelle indicate nella parte concettuale del PSIA del 18.10.2000, parte III B6: aree d'atterraggio di montagna, aree d'atterraggio d'ospedale, aree di carico, terreni di decollo e d'atterraggio per alianti da pendio nonché altre aree d'atterraggio. Le aree d'atterraggio destinate esclusivamente alle operazioni di soccorso (aree d'atterraggio d'ospedale e altre aree di soccorso fisse) continuano ad essere disciplinate dall'articolo 56 capoverso 2 OSIA. Anche gli atterraggi esterni su aree di montagna, come già spiegato al punto «Oggetto e struttura dell'ordinanza» continueranno ad essere disciplinati dall'articolo 54 OSIA, anche se gli atterraggi su aree d'atterraggio di montagna equivalgono ad atterraggi esterni.

#### Articolo 2 Definizioni

##### *a. Area d'atterraggio esterna:*

Nella presente ordinanza un'area d'atterraggio esterna è qualsiasi area di decollo o d'atterraggio situata al di fuori di un aerodromo o di un'area d'atterraggio in montagna. Tali superfici possono trovarsi in qualsiasi luogo e non sono indicate né sui terreni né sulle cartine. Si tratta ad esempio di aree per operazioni di carico di elicotteri o aree d'atterraggio e di decollo per palloni, alianti da pendio e paracaduti.

##### *b. Volo commerciale:*

Il carattere commerciale è definito dall'articolo 100 ONA: «I voli sono commerciali quando: a) implicano, sotto una forma qualsiasi, una remunerazione volta a coprire più dei costi per la locazione dell'aeromobile, per il carburante nonché per tasse aeroportuali e la sicurezza aerea; e b) sono accessibili a una cerchia indeterminata di persone.»

*c. Trasporti di persone a scopo turistico o sportivo:*

Per trasporti di persone a scopo turistico o sportivo si intendono trasporti a carattere prevalentemente di svago. Si tratta in particolare di:

- voli che hanno puro scopo di svago o destinati esclusivamente alla partecipazione ad un evento, come voli in occasione di matrimoni, voli a destinazione di ristoranti/rifugi di montagna o voli di diporto con atterraggi intermedi;
- voli a scopo sportivo come l'elisci, l'elibike (trasporto in elicottero di persone e di mountain bike e successiva discesa a valle) o voli per escursioni in montagna (gli alpinisti vengono trasportati al luogo di partenza situato ad alta quota).

I trasporti di persone a scopo turistico o sportivo comprendono anche quei trasporti con un atterraggio esterno a più di 1100 metri di altitudine senza relazione con il luogo in cui essi avvengono. In altre parole, le attività svolte nell'ambito di tali atterraggi esterni non devono essere svolte in un luogo determinato. Alcuni esempi:

- trasporto di persone alla seduta di un consiglio di amministrazione avente luogo in un rifugio di montagna;
- trasporto di persone ad una festa di compleanno avente luogo in un rifugio di montagna;
- trasporto di pescatori sportivi verso un lago di montagna.

*d. Voli a scopo di lavoro:*

I voli a scopo di lavoro comprendono tutti i voli commerciali ad eccezione dei trasporti di persone a scopo turistico o sportivo. Rientrano in questa categoria anche determinati *corporate flight*, cioè voli per mezzo di aeromobili di proprietà di imprese. I *corporate flight* sono considerati voli a scopo di lavoro quando il loro scopo corrisponde a quello dei voli di questa categoria. Questa regolamentazione permette di equiparare le imprese che possiedono elicotteri propri a quelle che invece li noleggiavano presso una società commerciale. Se ciò non fosse, i *corporate flight* subirebbero le restrizioni applicate ai voli non commerciali, il che non sarebbe giustificato sul piano oggettivo.

Sono considerati voli a scopo di lavoro in particolare:

- trasporti di materiale a scopo commerciale;
- trasporto di persone, direttamente coinvolte per via del loro incarico, verso un cantiere edile o posto di lavoro difficilmente accessibili via terra;
- trasporto di personale di servizio da e a destinazione di un rifugio di montagna difficilmente accessibile;
- trasporto di persone dal luogo di residenza/soggiorno al luogo di lavoro e viceversa, purché non preveda atterraggi esterni a più di 1100 metri di altitudine;

In ogni caso sono fatte salve le disposizioni degli articoli 31 e 33 OAEs.

*e. Notte*

La notte inizia con la fine del crepuscolo civile serale e termina con l'inizio del crepuscolo civile mattutino (quando il sole si trova a 6,5 gradi sotto la linea dell'orizzonte). Questa definizione è in uso nel settore dell'aviazione e si differenzia ad esempio da quella contenuta nell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF; RS 814.41).

*f. Giorni festivi:*

Vista le diverse regolamentazioni sulle festività nei Cantoni, l'ordinanza si limita ai quattro giorni festivi validi in tutta la Svizzera (1° agosto, Digiuno federale, Natale, Capodanno). Per i rimanenti giorni festivi, sono determinanti le legislazioni cantonali.

*g. Zona residenziale:*

Per "zona residenziale" si intende un gruppo di almeno dieci edifici abitati, compresa l'area circostante nel raggio di 100 metri attorno agli edifici. Più precisamente, il concetto di "zona residenziale" comprende un centro abitato e gruppi di edifici abitati, nonché l'area circostante. Per "centri abitati" si intendono comprensori edificati in insediamenti più grandi e compatti come paesi e città, compresi le aree verdi, le zone ricreative e i terreni vuoti. I gruppi di edifici abitati si presentano come un'unica unità di almeno dieci edifici abitati non troppo distanti tra

loro, situati a una distanza massima di 30 metri l'uno dall'altro, secondo i criteri di delimitazione delle zone di casali in virtù dell'articolo 33 OPT.

## **Titolo secondo: Disposizioni comuni per tutti i tipi di voli**

### **Capitolo 1: Ammissibilità**

#### **Articolo 3: Principio**

In linea di principio gli atterraggi esterni sono ammessi. In determinati casi l'OAEs prevede tuttavia restrizioni e l'obbligo di autorizzazione.

#### **Articolo 4: Diritto privato**

Per effettuare un atterraggio esterno non è necessario il consenso del proprietario del fondo, tuttavia sono fatte salve tutte le disposizioni del diritto privato. In relazione ad un atterraggio esterno sono applicabili i rimedi giuridici del possessore del fondo, previste in caso di turbative del possesso (art. 928 CC). Vi è anche la possibilità di ottenere un divieto da parte del giudice (art. 258 CPC). Tuttavia, nella pratica, un atterraggio esterno viene effettuato prima ancora che un pilota venga a conoscenza del divieto. Pertanto, in futuro, egli eviterà il terreno. La disposizione analoga contenuta nell'OSIA non ha posto finora problemi a livello pratico.

#### **Articolo 5: Divieto di atterraggi esterni sul luogo dell'infortunio**

Per facilitare la libertà di movimento dei soccorritori e per garantire la sicurezza dello spazio aereo, l'articolo permette di tenere dal luogo dell'infortunio lontano curiosi e operatori dei media. Esso non si applica tuttavia ai voli di soccorso di cui all'articolo 38.

#### **Articolo 6: Rimedi giuridici dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC)**

A differenza dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), in virtù della LPN, e dell'Ufficio federale della pianificazione del territorio (ARE), in virtù della LPT, l'UFAC non ha la competenza di adottare i rimedi giuridici secondo il diritto federale o cantonale. L'OAEs conferisce all'UFAC questa competenza, che crea la possibilità di ricorrere contro decisioni controverse delle autorità cantonali. Questa competenza riguarda esclusivamente le disposizioni dell'OAEs e si fonda sulla legge sul Tribunale federale (LTF; RS 173.110) menzionata nell'ingresso.

### **Capitolo 2: Autorizzazioni**

#### **Articolo 7 Obbligo di autorizzazione per determinate categorie di aeromobili**

Sono soggetti all'obbligo di autorizzazione gli atterraggi esterni di aeroplani, eliplani, dirigibili e aeromobili immatricolati all'estero, a meno che non siano impiegati da un'impresa con sede o stabile organizzazione in Svizzera.

*Lettere a, b e c:*

In virtù dell'articolo 8 capoverso 1 LNA, gli aeromobili possono prendere il volo o atterrare soltanto su aerodromi, con riserva di alcune eccezioni. Questo principio non viene alterato dalla nuova ordinanza, che disciplina le eccezioni all'articolo 8 capoverso 1. La maggior parte di esse riguarda gli elicotteri, che si prestano agli atterraggi esterni e spesso si rendono necessari ai fini di un determinato intervento. Viste le loro caratteristiche di volo, gli aeroplani a motore, gli eliplani e i dirigibili hanno esigenze più elevate in relazione alle condizioni delle aree d'atterraggio esterne. Va aggiunto che un aumento degli atterraggi esterni non è auspi-

cabile da un punto di vista politico e tantomeno vi è un interesse pubblico tale da giustificarlo. Pertanto tali categorie di aeromobili continuano a sottostare all'obbligo di autorizzazione.

*Lettera d:*

Per motivi di sicurezza dell'aviazione, è necessario garantire che i piloti abbiano una formazione adeguata per compiere atterraggi esterni su terreni difficili dal punto di vista topografico e conoscano la relativa legislazione e le pubblicazioni in materia. Se un pilota straniero noleggia un aeromobile immatricolato in Svizzera per compiere atterraggi esterni, si parte dal principio che il noleggiatore faccia tutto il necessario per mettere il pilota al corrente delle particolari condizioni vigenti in Svizzera. Se si impiegano aeromobili che non hanno un legame diretto con un'impresa svizzera, l'UFAC deve poter verificare se il pilota soddisfa i requisiti di base prima di rilasciare l'autorizzazione per compiere gli atterraggi esterni. L'obbligo di autorizzazione permette di impedire o quantomeno limitare fortemente il turismo proveniente dai Paesi vicini, dove vigono prescrizioni più restrittive. Infine, l'UFAC ha la possibilità di tenere un controllo degli atterraggi esterni compiuti con aeromobili esteri.

## **Articolo 8 Condizioni di rilascio delle autorizzazioni per determinate categorie di aeromobili**

Il diritto ad un'autorizzazione presuppone l'adempimento delle condizioni stabilite dall'UFAC.

*Capoverso 1:*

Le condizioni di cui alle lettere a, b e c devono essere soddisfatte contemporaneamente, affinché possa essere rilasciata un'autorizzazione per un aeroplano, un eliplano o un dirigibile.

*Capoverso 2:*

Le condizioni di cui alle lettere a e b devono essere soddisfatte contemporaneamente, affinché possa essere rilasciata un'autorizzazione per un elicottero immatricolato all'estero.

*Capoverso 3:*

Le condizioni di cui al capoverso 1 lettere a-c, nonché quelle di cui al capoverso 2 lettere a e b, devono essere soddisfatte in caso di atterraggi esterni di un aeroplano, eliplano o dirigibile immatricolato all'estero.

## **Articolo 9 Atterraggi esterni su distese d'acqua pubbliche**

L'articolo 23 (Restrizioni nelle zone protette) si applica in ogni caso anche per gli atterraggi esterni di cui all'articolo 9. Se sorgono problemi di attuazione in relazione all'articolo 9, l'UFAC, l'UFAM e l'ARE devono trovare una soluzione e definire una prassi.

*Capoverso 2:*

In linea di principio, l'autorizzazione di atterraggi esterni su distese d'acqua pubbliche deve essere restrittiva, come ben indicano le condizioni da adempiere contemporaneamente di cui alle lettere a-d. L'espressione "altri interessi pubblici" della lettera b indica interessi di tutela ambientale, come ad esempio la protezione dalle emissioni di rumore o il mantenimento dei servizi della navigazione di linea.

*Capoverso 3:*

Gli atterraggi esterni su distese d'acqua pubbliche che servono alla formazione o al perfezionamento degli addetti alle operazioni di salvataggio e di lotta antincendio trovano il consenso dell'opinione pubblica e non vengono messi in discussione. In questi casi è sufficiente l'autorizzazione dell'autorità cantonale, che deve garantire il rispetto delle norme in materia di protezione delle acque e di pesca, nonché la tutela di altri interessi pubblici. L'autorizzazione può essere rilasciata per singoli casi o per una durata limitata e di norma si riferisce ad una località determinata. Non vi è l'obbligo di informare l'UFAC.

## **Articolo 10 Autorizzazione doganale**

Ai voli transfrontalieri con atterraggi esterni si applica l'articolo 142 dell'ordinanza sulle dogane, il quale sancisce che atterraggi e decolli nel traffico transfrontaliero possono aver luogo soltanto su aerodromi doganali. Sempre secondo quest'articolo, l'Amministrazione delle dogane può tuttavia autorizzare atterraggi e decolli anche altrove. In questo contesto è importante considerare come voli transfrontalieri i voli da e verso enclavi doganali. In Svizzera, le uniche enclavi doganali sono le regioni di Samnaun e Sempouch. Se nell'ambito di un volo transfrontaliero un aeromobile si trova costretto, per motivi di imminente pericolo o cause di forza maggiore, a effettuare un atterraggio al di fuori di un aerodromo, il suo comandante deve informare l'ufficio doganale più vicino e seguire le sue istruzioni.

## **Articolo 11 Autorizzazioni eccezionali**

L'articolo 11 disciplina i casi eccezionali che non sono regolamentati dall'ordinanza o che sono vietati dalle sue disposizioni. In effetti, affinché sia garantita la necessaria flessibilità in materia di atterraggi esterni, devono essere previste certe autorizzazioni eccezionali.

### *Capoverso 1:*

La possibilità di concedere deroghe di cui al capoverso 1 riguarda manifestazioni come ad esempio il WEF di Davos. Per le eccezioni dell'articolo 18 sono fatte salve le norme edilizie e di pianificazione. La possibilità di deroghe riguarda in questo ambito solamente le regolamentazioni degli articoli 18 e 31 OAEs.

### *Capoverso 2:*

Questo capoverso garantisce la possibilità di trovare soluzioni flessibili in singoli casi motivati, che sarebbero altrimenti impossibili a causa delle restrizioni degli articoli 9, 29, 31, 34 e 36. Tuttavia questi singoli casi sono trattati in maniera molto restrittiva e possono essere autorizzati solo conformemente alla direttiva di cui al capoverso 3.

### *Capoverso 3:*

Per il rilascio di autorizzazioni eccezionali secondo i capoversi 1 e 2, è necessario definire dei principi sotto forma di direttiva, da elaborare d'intesa con l'UFAM e l'ARE. Questi principi servono da base per la valutazione delle domande relative a dette autorizzazioni. L'UFAM e l'ARE non vengono consultati ogni volta per il rilascio di un'autorizzazione eccezionale, tuttavia le decisioni sono inviate perlomeno all'UFAM per conoscenza.

### *Capoverso 4:*

Le deroghe nell'ambito dei trasporti di persone a scopo turistico o sportivo sono disciplinate unicamente nell'articolo 29 capoverso 2 e nell'articolo 30.

### *Capoverso 5:*

Il capoverso 5 rende possibili manifestazioni aeronautiche in un contesto molto ristretto a più di 1100 metri di altitudine e al di fuori di aerodromi e di aree d'atterraggio di montagna. Per un anniversario importante del volo in montagna si intende ad esempio il primo atterraggio su un ghiacciaio o il primo volo postale ad Arosa. In questo ambito si deve tenere conto anche degli articoli 85-89 ONA. Nel rilasciare l'autorizzazione, in virtù dell'articolo 89 capoverso 2 ONA devono essere fissate le condizioni e le direttive richieste per motivi di rumore. Inoltre si deve tenere conto delle disposizioni dell'OAEs.

## **Articolo 12 Domanda**

Le autorizzazioni di cui al capitolo 2 possono essere rilasciate solo su domanda scritta. L'UFAC decide quanto prima, al più tardi tuttavia entro dieci giorni lavorativi. Se questo termine non viene rispettato, il richiedente ha il diritto di chiedere all'UFAC i motivi del ritardo e la presunta data della decisione.

## **Articolo 13 Campo d'applicazione temporale e geografico delle autorizzazioni**

### *Capoverso 1*

Se non specificato altrimenti nell'articolo, le autorizzazioni sono rilasciate per singoli atterraggi esterni, durante un periodo e in un luogo determinati. Per "periodo determinato" va inteso non più di qualche giorno. Poiché in particolare le condizioni meteorologiche possono avere un influsso sulla data dell'atterraggio esterno, non ha senso stabilire un periodo più lungo.

### *Capoverso 2*

Per gli elicotteri immatricolati all'estero, può essere rilasciato un numero indeterminato di autorizzazioni per un periodo determinato. A prescindere dall'obbligo di autorizzazione, gli elicotteri stranieri sono trattati alla stregua di quelli immatricolati in Svizzera.

### *Capoverso 3*

Le autorizzazioni vengono rilasciate in ogni caso per non più di un anno.

## **Articolo 14 Campo d'applicazione personale e materiale delle autorizzazioni**

### *Capoverso 1*

Di norma le autorizzazioni vengono rilasciate al comandante per un determinato aeromobile. Il legame diretto tra comandante e aeromobile è importante, in quanto determinate prove, in particolare quelle concernenti la sicurezza e l'ubicazione dell'area d'atterraggio esterna, riguardano l'aeromobile impiegato.

### *Capoverso 2*

Le autorizzazioni riguardanti atterraggi esterni su distese d'acqua (articolo 9) sono rilasciate alle imprese di trasporti aerei che ne fanno domanda. Per ragioni oggettive e amministrative, non è opportuna un'autorizzazione per ogni comandante. Riguardo a quest'ultimo, deve trattarsi esclusivamente di un professionista.

### *Capoverso 3*

Nel caso di autorizzazioni eccezionali di cui all'articolo 11 capoverso 1, deve essere designato un esercente responsabile per l'area d'atterraggio, al quale viene rilasciata l'autorizzazione.

## **Articolo 15 Oneri e condizioni**

Le autorizzazioni possono comprendere oneri e condizioni dettagliate. Si tratta in particolare di oneri a garanzia della sicurezza e della protezione dell'ambiente.

## **Articolo 16 Comunicazione**

L'UFAC trasmette per conoscenza alla Direzione generale delle dogane copia di tutte le autorizzazioni per aeromobili stranieri.

## Capitolo 3: Responsabilità per gli atterraggi esterni

### Articolo 17

In virtù dell'ordinanza su i diritti e i doveri del comandante d'aeromobile (RS 748.225.1), la responsabilità dell'utilizzazione dell'area d'atterraggio esterna spetta esclusivamente al comandante dell'aeromobile.

## Capitolo 4: Pianificazione del territorio e protezione dell'ambiente

### Sezione 1: Pianificazione del territorio e autorizzazione edilizia

Le disposizioni del capitolo 4 sono completamente nuove. L'attuale OSIA non contiene disposizioni in materia di pianificazione territoriale, mentre quelle relative alla protezione ambientale sono incomplete e non soddisfano più le attuali esigenze. Nonostante manchino norme di pianificazione territoriale nell'ambito della regolamentazione degli atterraggi esterni, la prassi sviluppatasi finora è disomogenea e dispersiva. Sono state realizzate infrastrutture minori su aree d'atterraggio esterne (ad esempio piattaforme d'atterraggio presso rifugi di montagna) per le quali alcuni Cantoni, pur non avendo la necessaria competenza giuridica, hanno rilasciato autorizzazioni edilizie, mentre altri no. La regolamentazione proposta in materia di pianificazione del territorio e autorizzazioni edilizie ha come obiettivo tra l'altro quello di stabilire, mediante il diritto federale, una prassi fundamentalmente omogenea e legale per i Cantoni.

Le disposizioni dell'OAEs renderanno ammissibile la realizzazione di determinate costruzioni e impianti sulle aree d'atterraggio esterne. Le decisioni in materia di pianificazione territoriale e le procedure di autorizzazione edilizia spetteranno ai Cantoni. È stata valutata attentamente la possibilità di attribuire alla Confederazione la competenza di agire in questi ambiti. Tuttavia, per diverse ragioni, si è deciso di abbandonare l'idea. Le procedure di approvazione dei piani condotte dalla Confederazione e che vedono la partecipazione di diversi servizi federali sono complesse e presuppongono di norma una procedura di pianificazione settoriale. È quanto prevede la LNA per gli impianti d'aerodromo, di cui fanno parte anche gli eliporti. Tuttavia, la normativa non considera le aree d'atterraggio esterne come impianti di questo tipo ed è escluso che esse possano diventarlo in futuro. Le procedure e l'impostazione pratica data a questo ambito non permettono che le aree d'atterraggio esterne funzionino come eliporti, altrimenti la rete di eliporti definita nel Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica perderebbe la sua finalità. Le costruzioni e gli impianti minori rispondenti a una determinata esigenza devono essere assoggettate a una procedura cantonale e volutamente non a un esame specifico per l'aviazione. Anche se a tali infrastrutture viene rilasciata un'autorizzazione edilizia, spetta solo ed esclusivamente al comandante dell'aeromobile stabilire se la loro autorizzazione può avvenire in modo sicuro, diversamente da quanto avviene per gli impianti d'aerodromo. Questi ultimi devono infatti essere sottoposti a un esame specifico della navigazione aerea.

### Articolo 18 Restrizioni di diritto aeronautico per costruzioni e impianti su aree d'atterraggio esterne

L'articolo 18 stabilisce quali infrastrutture edili sono ammesse dal punto di vista dell'aviazione sulle aree d'atterraggio esterne e quali non lo sono. È fatto sempre salvo il principio secondo il quale tali infrastrutture sono ammesse dal punto di vista edilizio, pianificatorio e ambientale. Le infrastrutture elencate servono da esempio e non sono esaustive.

#### Capoverso 1:

Il capoverso 1 introduce il principio secondo il quale, con l'ammissione di determinati impianti e costruzioni (infrastrutture minori), l'area d'atterraggio esterna non deve diventare un aerodromo.

### *Capoverso 2:*

Le infrastrutture minori ai sensi del capoverso 2 non soggiacciono a nessuna restrizione di diritto aeronautico. Sono ammissibili anche singoli fusti di carburante, non installati in modo fisso: in questi casi vanno rispettate con particolare attenzione le prescrizioni in materia di protezione delle acque. Sono ammissibili anche piccole superfici d'atterraggio con rivestimento duro e modiche del terreno, per compensare caratteristiche del terreno poco favorevoli, garantire le condizioni necessarie a un certo tipo di impiego o rendere possibile l'impiego di un determinato tipo di elicottero.

L'OAEs non menziona le costruzioni e gli impianti situati in zone protette di cui all'articolo 23 capoverso 1. La possibilità di realizzare tali costruzioni verrebbe valutata eventualmente dall'autorità competente per il rilascio dell'autorizzazione edilizia. Tuttavia, nella maggior parte dei casi, le disposizioni restrittive in materia di aree protette rendono impossibile realizzare costruzioni al loro interno.

### *Capoverso 3:*

Nel capoverso 3 sono menzionate esplicitamente le infrastrutture edili non ammesse dal diritto aeronautico. Per "piste con rivestimento duro" si intendono, oltre a quelle asfaltate, anche quelle ricoperte di altro materiale (ad esempio ghiaia). Non sono autorizzate misure edilizie che consentono di effettuare voli IFR.

In virtù dell'articolo 11, l'UFAC può rilasciare autorizzazioni eccezionali di durata limitata in deroga a queste restrizioni di diritto aeronautico per infrastrutture particolari temporanee, come ad esempio le piattaforme per elicotteri necessarie per motivi di sicurezza o di lavoro nell'ambito di grandi cantieri, o infrastrutture edili temporanee su aree d'atterraggio esterne. Pertanto, se del caso, occorre richiedere un'autorizzazione edilizia.

## **Articolo 19 Stazionamento di aeromobili fuori degli aerodromi e delle aree d'atterraggio in montagna**

### *Capoverso 1*

Per evitare che si creino condizioni simili a quelle di un aerodromo, non è autorizzato lo stazionamento di aeromobili per più di 48 ore.

### *Capoverso 2*

Un aeromobile può stazionare su un'area d'atterraggio esterna se ciò avviene nell'ambito di un determinato incarico e nella stessa regione. In questo modo non sono necessari voli di spostamento alla base e quindi è possibile ridurre le emissioni di rumore e di sostanze inquinanti. Inoltre, si ottiene maggiore competitività tra le imprese, in quanto, grazie allo stazionamento, vengono meno lunghi voli da parte di imprese estere.

## **Articolo 20 Autorizzazione edilizia e obbligo di pianificare**

L'obbligo di ottenere un'autorizzazione edilizia per costruzioni e impianti su aree d'atterraggio esterne si basa sull'articolo 22 capoverso 1 LPT e le relative disposizioni d'esecuzione cantonali. Secondo detto articolo, "edifici o impianti possono essere costruiti o trasformati solo con l'autorizzazione dell'autorità".

In merito alla questione dell'obbligo di autorizzazione edilizia, esiste un'ampia giurisprudenza del Tribunale federale, secondo la quale per costruzioni e impianti si intendono tutte le opere realizzate dall'uomo, destinate a durare nel tempo, ben fissate al suolo e aventi un'incidenza sul regolamento di utilizzazione, poiché modificano il territorio esternamente in misura considerevole, richiedono maggiori collegamenti o hanno un impatto a livello ambientale. Per stabilire se una misura edilizia ha una portata tale da dover essere oggetto di una procedura di autorizzazione edilizia, occorre chiedersi se la realizzazione della costruzione o dell'impianto in generale, secondo il normale andamento delle cose, comporta conseguenze

importanti sul territorio, al punto che esiste un interesse pubblico o dei vicini perché sia eseguito un controllo preliminare<sup>1</sup>.

Determinante per la valutazione non è soltanto la modifica del terreno in sé o per i cambiamenti dovuti alle costruzioni realizzate, ma soprattutto il significato del progetto per il territorio nel suo insieme. Può succedere che determinati progetti debbano essere soggetti ad autorizzazione, non tanto per la loro costruzione, quanto piuttosto per il loro esercizio. La portata dell'obbligo di autorizzazione è determinata non solo dalla LPT, ma da tutta la legislazione federale concernente la protezione dell'ambiente e del territorio. In tal senso il Tribunale federale ha esteso l'obbligo di autorizzazione in virtù dell'articolo 22 capoverso 1 LPT a quei progetti che non comprendono elementi di costruzione, e quindi non sono stati realizzati dall'uomo, né tantomeno sono destinati a durare nel tempo o sono fissati al suolo, ma che potrebbero avere un'incidenza considerevole sulla zona circostante posta sotto protezione<sup>2</sup>. L'obbligo di autorizzazione riguarda anche semplici modifiche dell'utilizzazione, che non comportano alcuna costruzione, ma che hanno notevoli ripercussioni sull'ambiente e sulla pianificazione<sup>3</sup>. L'obbligo di autorizzazione per un impianto o costruzione deve essere valutato caso per caso, sulla base dei principi summenzionati fissati dal Tribunale federale. La relativa decisione spetta esclusivamente all'autorità competente per la relativa autorizzazione.

#### *Capoverso 2:*

Le aree d'atterraggio esterne che hanno effetti notevoli sul territorio e sull'ambiente sottostanno all'obbligo di pianificare previsto dall'articolo 2 LPT. Questo principio vale comunque in virtù della legislazione sulla pianificazione territoriale. Le costruzioni e gli impianti, che per loro natura possono essere presi in considerazione in maniera adeguata solamente in una procedura di pianificazione, non possono ottenere autorizzazioni eccezionali secondo l'articolo 24 LPT. Se le dimensioni o la sua natura hanno un'incidenza considerevole sull'attuale regolamento di utilizzazione, un progetto non conforme alla zona può essere autorizzato solo dopo la corrispondente modifica del piano di zona. In linea di massima, i principi e gli obiettivi di pianificazione della LPT (articoli 1 e 3), il piano direttore cantonale e l'importanza del progetto alla luce delle procedure di cui agli articoli 4 e 33 LPT permettono di stabilire quando un progetto non conforme alla zona ha una portata tale da dover sottostare all'obbligo di pianificare di cui all'articolo 2 LPT<sup>4</sup>. L'articolo 20 capoverso 2 stabilisce tuttavia due casi in cui l'obbligo di pianificare sussiste comunque, vale a dire alla lettera a, quando le aree d'atterraggio esterne sono utilizzate ripetutamente e in modo intenso e per più di un anno ai fini dell'istruzione, e alla lettera b, quando le aree d'atterraggio esterne vengono utilizzate in modo intenso e ripetuto per il carico e lo scarico di carichi. L'obbligo di pianificare si applica tuttavia solo se l'area d'atterraggio ha un'incidenza notevole sull'ambiente e sul territorio. Si tratta in molti casi di aree destinate all'istruzione di piloti d'elicottero, ma non necessariamente ad esempio di aree d'atterraggio esterne per l'istruzione di parapendisti. Pertanto occorre stabilire caso per caso se un progetto sottostà all'obbligo di pianificare secondo l'articolo 2 LPT.

Per aree d'atterraggio utilizzate "in modo intenso e ripetuto" si intendono utilizzazioni che avvengono in maniera intensa e ripetuta, sempre nello stesso luogo. Il valore di riferimento per questo tipo di utilizzazioni è una media di 100 movimenti al mese per tutto l'anno (1200 movimenti all'anno). Va precisato che gli eliporti aventi più di 1000 movimenti all'anno sottostanno all'obbligo di esame di impatto ambientale (OEIA; RS 814.011, allegato, punto 14.3). Per un simile numero di movimenti va previsto anche l'obbligo di pianificare. Per utilizzazione intensa non si intendono invece singoli eventi stagionali e ripetuti, come voli per il trasporto di legna o di persone nell'ambito dell'elisci in una bella giornata invernale.

---

<sup>1</sup> DTF 120 Ib 383; 118 Ib 9; 113 Ib 315 seg.

<sup>2</sup> DTF 119 Ib 227, Ingenbohl; Hängegleiterlandeplatz; DTF 114 Ib 314. consid. 2c

<sup>3</sup> DTF 113 Ib 223

<sup>4</sup> DTF 120 Ib 207 seg., consid. 5

La designazione di un terreno adibito all'istruzione (secondo il capoverso 2 lettera a) è una condizione da adempiere per l'esercizio di una scuola per piloti d'elicottero (articolo 33 capoverso 2 LNA; n. 2.055 delle prescrizioni JAR-FCL-2 per il rilascio di licenze di piloti d'elicottero). Una domanda per l'esercizio di una scuola per piloti d'elicottero può essere accolta solo se il richiedente ha designato almeno un terreno destinato all'istruzione relativa agli atterraggi esterni che adempie i requisiti degli articoli 6 e 12-16 della presente ordinanza. Prima del rilascio di un'autorizzazione all'istruzione o della designazione di un nuovo terreno destinato all'istruzione, l'UFAC effettua le relative verifiche formali e materiali.

*Capoverso 3:*

Non esiste il diritto a utilizzare un'area d'atterraggio esterno contro la volontà del proprietario fondiario. Per ragioni di economia procedurale (anche le disposizioni cantonali relative alla procedura di autorizzazione edilizia prevedono regolarmente una restrizione in tale ambito) e allo scopo di evitare malintesi, le autorizzazioni edilizie devono essere rilasciate solo con il consenso del proprietario fondiario. In tal modo risulta chiaro che il proprietario fondiario (nel caso non sia al tempo stesso il richiedente) è d'accordo con la domanda di costruzione e quindi successivamente con l'utilizzazione (parziale) del terreno come area d'atterraggio esterno. Il consenso del Comune d'ubicazione garantisce che quest'ultimo può tutelare i suoi interessi pubblici nell'ambito della procedura di autorizzazione edilizia. Se il Comune d'ubicazione non dà il suo consenso, l'autorizzazione edilizia non può essere rilasciata. Questa particolarità delle disposizioni che regolano il rilascio delle autorizzazioni si spiega con il fatto che l'utilizzazione di costruzioni in aree d'atterraggio esterne comporta necessariamente determinate immissioni.

## **Articolo 21                      Procedura di autorizzazione edilizia**

*Capoverso 1:*

La seconda frase del capoverso 1 stabilisce che non vi è un esame specifico della navigazione aerea. La responsabilità dell'utilizzazione spetta solamente al comandante (articolo 17). Ciò significa in particolare che l'UFAC non viene consultato nell'ambito di una procedura di autorizzazione edilizia relativa ad un'area d'atterraggio esterna. Pertanto l'autorità preposta al rilascio dell'autorizzazione edilizia deve verificare il rispetto delle condizioni poste dall'OAEs, in particolare quelle degli articoli 18 e 20. Ciò è specificato nella prima frase del capoverso 1. In tal modo anche il compito della polizia delle costruzioni in questo settore è delegato all'autorità cantonale. Pertanto spetta all'autorità di polizia delle costruzioni comunale o cantonale disporre e prendere le misure necessarie al ripristino della situazione conforme alla legge in caso di violazione dell'articolo 18.

Ovviamente, nell'ambito della procedura di autorizzazione edilizia, vanno verificate anche le altre prescrizioni del diritto federale o cantonale rilevanti per il progetto edilizio, ad esempio quelle della legislazione sulla protezione dell'ambiente. Il diritto federale stabilisce che per i progetti edilizi al di fuori delle zone edificabili è responsabile l'autorità cantonale (cfr. art. 25 cpv. 2 LPT).

*Capoverso 2:*

La legge sul Tribunale federale sancisce un diritto di ricorso in questioni di diritto pubblico, tra l'altro per i Dipartimenti della Confederazione oppure, nella misura in cui ciò è previsto dal diritto federale, per i servizi loro subordinati, se l'atto impugnato può violare la legislazione federale nella sfera dei loro compiti (articolo 89 capoverso 2 lettera a LTF). Il diritto di ricorso dell'ARE è sancito dall'articolo 34 capoverso 1 LPT in combinato disposto con l'articolo 48 capoverso 4 OPT, mentre quello dell'UFAM dall'articolo 12g capoverso 2 LPN. La delega del diritto di ricorso all'UFAC avviene mediante l'articolo 6 OAEs. Tuttavia l'UFAC può fare uso del suo diritto di ricorso solamente in caso di violazione delle condizioni poste dall'ordinanza, ad esempio se un edificio esistente viene utilizzato per lo stazionamento di un aeromobile o se ne viene costruito uno nuovo allo scopo. La violazione delle disposizioni della legislazione cantonale in materia di pianificazione e di costruzioni non rientra nell'ambito del diritto di ricorso dell'UFAC.

Le autorizzazioni edilizie nel quadro della presente ordinanza toccano gli ambiti di competenze di ARE, UFAM e UFAC. Pertanto ciò li legittima a ricorrere al Tribunale federale in materia di diritto pubblico. Questi Uffici possono fare richiesta di partecipazione ai procedimenti già dinanzi alle autorità inferiori (cfr. articolo 111 capoverso 2 LTF). Affinché possano esercitare questo diritto, tali Uffici devono poter ricevere notifica delle decisioni prese dalle autorità cantonali. In questo ambito trova pertanto applicazione l'articolo 112 capoverso 4 LTF e si stabilisce un obbligo di notifica.

## **Sezione 2: Prescrizioni ambientali**

La Sezione 2 disciplina in che modo tutelare uomo e natura, in particolare la fauna, dai disturbi recati dagli atterraggi esterni.

Scopo dell'articolo 23 è proteggere in particolare zone protette di importanza nazionale dai disturbi e dagli effetti negativi dovuti agli atterraggi esterni.

### **Articolo 22   Precauzioni**

Affinché sia rispettato il principio della prevenzione di cui agli articoli 1 e 11 LPAmb, è essenziale ridurre i disturbi allo stretto necessario. Tuttavia, un certo grado di inconvenienti è inevitabile, in quanto all'interesse per la prevenzione di disturbi eccessivi si contrappone quello per gli atterraggi esterni.

### **Articolo 23   Restrizioni nelle zone protette**

Quest'articolo tratta un punto fondamentale dell'OAEs. Esso fissa infatti notevoli restrizioni mai esistite finora. Per far fronte alle esigenze della prassi, l'articolo 32 prevede per i voli a scopo di lavoro determinate possibilità di deroga al divieto totale.

#### *Capoversi 1 e 2:*

Il capoverso 1 comprende le zone protette d'importanza nazionale nelle quali, per evitare disturbi, vige un divieto generale di decollo e d'atterraggio. Una deroga a questo divieto generale è prevista dal capoverso 2, che ammette dal 1° agosto a 31 ottobre decolli e atterraggi senza autorizzazione per voli a scopo di lavoro nelle bandite federali. Le bandite federali sono di norma superfici estese che si trovano in tutte nelle regioni di montagna, ragione per la quale esiste automaticamente un certo bisogno per questo tipo di voli (trasporto di legna, ripari antivalanghe). Si può partire dal principio che la maggior parte di questi lavori possa essere svolta tra il 1° agosto e il 31 ottobre, periodo durante il quale il disturbo per la selvaggina può ritenersi più limitato rispetto al periodo invernale o a quello dell'allevamento dei piccoli in primavera ed estate. In particolare, le restrizioni nelle bandite federali, che rappresentano comunque il 3,5 per cento del territorio svizzero (valore in proporzione maggiore nelle zone di montagna) penalizzano fortemente le imprese di elicotteri. I voli di istruzione per atterraggi esterni nelle regioni di montagna sono quelli più penalizzati. Quale misura di compensazione, è necessario procedere rapidamente alla designazione delle zone adibite ai voli di istruzione, in base all'articolo 37 capoverso 2 dell'ordinanza.

#### *Capoverso 3:*

Il capoverso 3 prevede che il DATEC ordini restrizioni al decollo e all'atterraggio in altre zone protette particolarmente sensibili, dopo aver sentito le cerchie interessate (soprattutto imprese, Cantoni e organizzazioni per la protezione dell'ambiente). Si può trattare in particolare di prati e pascoli secchi, di biotopi per anfibi d'importanza nazionale, di paludi d'importanza regionale o di zone di riposo per la selvaggina.

Per quanto concerne le zone palustri di particolare bellezza e d'importanza nazionale, l'OAEs non prevede nessun divieto totale. La Confederazione intende tuttavia verificare, in

collaborazione con i Cantoni, tutte le zone palustri elencate nell'Inventario federale delle zone palustri di particolare bellezza e d'importanza nazionale e i relativi obiettivi di protezione, dato che, vista la forte protezione di cui godono, in queste zone sono ammesse solo utilizzazioni compatibili con detti obiettivi. In molte di queste zone palustri si persegue, tra l'altro, l'obiettivo di mantenere la loro fauna spesso particolarmente sensibile, soprattutto gli uccelli (vedi allegato 2 dell'ordinanza sulle zone palustri [RS 451.35]). Sulla base di questa verifica specifica, il DATEC dispone restrizioni ai decolli e agli atterraggi o ad intere zone palustri o parti di esse, che inserisce nella carta degli ostacoli alla navigazione aerea. Se da ciò dovesse emergere che più della metà delle zone palustri necessita una protezione specifica, il Consiglio federale, nell'ambito di una successiva revisione di ordinanza, inserirà tali zone nell'elenco di cui al capoverso 1 come ulteriore categoria di zone protette. In virtù dell'articolo 34 lettera i, gli atterraggi esterni a scopo non commerciale sono vietati senza eccezioni in tutte le zone palustri. In queste zone sono parimenti vietate le aree d'atterraggio esterne soggette ad autorizzazione. Questo principio esiste già nella Costituzione federale, il cui articolo 78 capoverso 5 sancisce che nelle zone palustri non si possono costruire impianti né procedere a modifiche del suolo.

#### *Capoverso 4:*

Il capoverso 4 riprende il disciplinamento dell'articolo 53 capoverso 2 OSIA da abrogare, secondo il quale il DATEC può prescrivere nelle zone protette di cui ai capoversi 1 e 3 restrizioni di sorvolo per determinate categorie di aeromobili. Queste restrizioni valgono tuttavia soltanto per i voli legati ad atterraggi esterni. L'OAEs non si applica ad altri tipi di voli (voli di crociera, voli di transito e voli di diporto).

#### *Capoverso 5:*

Tutte le restrizioni di cui ai capoversi 1-4 sono pubblicate come raccomandazioni o divieti nella carta degli ostacoli alla navigazione aerea. Grazie alle misure già prese, le zone protette elencate al capoverso 1 sono per quanto possibile protette dagli altri tipi di voli menzionati nelle spiegazioni relative al capoverso 4 summenzionato. A questo scopo i diversi oggetti da proteggere sono illustrati nelle carte degli ostacoli alla navigazione aerea civili, aggiornate nell'estate 2010. L'elenco comprende anche raccomandazioni relative a restrizioni di sorvolo, come quote minime di volo o divieti di decollo e d'atterraggio (procedimento analogo al capoverso 5). Ciò permette di evitare che, a seconda delle stagioni, riserve di uccelli acquatici e migratori particolarmente sensibili subiscano i disturbi generati dalle rotte di decollo e d'atterraggio e da quote di volo basse.

## **Capitolo 5: Aeromobili senza motore**

### **Articolo 24                    Disposizioni applicabili**

Numerosi articoli dell'OAEs non sono pertinenti oppure non si applicano agli aeromobili senza motore, vale a dire ai palloni, ai paracaduti, agli alianti da pendio e agli alianti. Ciò dipende in particolare dal fatto che questi aeromobili, in parte, non sono in grado di decollare autonomamente, hanno un raggio d'azione limitato oppure sono a manovrabilità ridotta.

### **Articolo 25                    Atterraggi esterni per motivi di sicurezza**

Per motivi di sicurezza, gli aeromobili senza motore devono essere in grado di poter atterrare ovunque. Un atterraggio esterno per motivi di sicurezza non è un atterraggio forzato, bensì un atterraggio controllato che consente di evitare un'emergenza imminente individuata per tempo. Ad esempio, è il caso degli atterraggi esterni effettuati dagli alianti, quando a seguito di una notevole perdita di quota, non possono più raggiungere un aerodromo oppure soltanto andando incontro a un rischio molto elevato. In una situazione del genere, il pilota è esposto a una sollecitazione talmente grande che il rispetto dei vincoli connessi alle zone protette, ad esempio, non può che passare in secondo piano.

L'articolo 25 si applica anche agli alianti dotati di un motore ausiliario.

## **Articolo 26                    Norme d'esercizio per alianti da pendio**

La prassi relativa alle norme d'esercizio facoltative per determinate categorie di aeromobili di cui all'articolo 53 capoverso 1 OSIA (da abrogare) è lievemente modificata. A suo tempo, l'articolo 53 OSIA era stato redatto per disciplinare la problematica connessa agli alianti da pendio nei primi anni Novanta. Per questo, oggi, l'ordinanza sugli atterraggi esterni non menziona più «determinate categorie di aeromobili», bensì in modo specifico gli «alianti da pendio». Abbandona inoltre il riferimento alle norme d'esercizio facoltative. Se simili norme d'esercizio non possono essere elaborate in tempo utile, l'UFAC si riserva di adeguare l'OAEs e di introdurre regolamentazioni specifiche.

Principalmente, la nuova prassi fa sì che anche in futuro vengano individuate ubicazioni ottimali per le aree di decollo e di atterraggio nel rispetto della protezione dei biotopi.

## **Capitolo 6: Manifestazioni aeronautiche pubbliche**

### **Articolo 27**

Le manifestazioni aeronautiche a meno di 1100 m di altitudine sono disciplinate esclusivamente dalla ONA, che però non prevede regolamentazioni per manifestazioni aeronautiche che hanno luogo a più di 1100 m di altitudine. A seconda delle interpretazioni dell'ONA, queste ultime potevano essere vietate in particolare fuori di un'area d'atterraggio in montagna. L'ordinanza intende fare chiarezza al riguardo, prevedendo rigide restrizioni per l'autorizzazione di simili manifestazioni. Poiché l'OAEs regola atterraggi a più di 1100 m di altitudine fuori delle aree d'atterraggio in montagna, era ovvio inserire una disposizione concernente le manifestazioni aeronautiche a più di 1100 m di altitudine. Questo aspetto è regolamentato all'articolo 11 capoverso 5.

## **Titolo terzo: Restrizioni per singole categorie di voli**

### **Capitolo 1: Categorie**

#### **Articolo 28**

L'articolo 28 ha lo scopo di migliorare la comprensione del testo. Elenca le diverse categorie di atterraggi esterni e ne rende così più chiara la struttura.

### **Capitolo 2: Voli commerciali**

#### **Sezione 1: Trasporti di persone a scopo turistico o sportivo**

##### **Articolo 29                    Restrizioni**

*Capoverso 1:*

Gli atterraggi esterni in caso di trasporti di persone a scopo turistico o sportivo sono fonte di controversie e presentano un interesse pubblico minore che non i voli d'istruzione o i voli a scopo di lavoro. Sono pertanto sottoposti a restrizioni più severe:

- lettera a: la limitazione degli atterraggi esterni a zone situate a meno di 1100 m di altitudine deriva dall'articolo 54 OSIA. Le zone situate a più di 1100 m di altitudine sono più sensibili e devono poter beneficiare di una maggiore protezione;
- lettera b: a protezione della popolazione da rumori molesti e per motivi di sicurezza;
- lettera c: a protezione della popolazione da rumori molesti durante il riposo notturno;
- lettera d: a protezione della popolazione e cioè delle persone in cerca di riposo anche al di fuori delle zone residenziali da rumori molesti durante una finestra oraria sensibile, a scopo preventivo;
- lettera e: per motivi di sicurezza;
- lettera f: a protezione dei presenti da rumori molesti e per motivi di sicurezza;
- lettera g: a protezione del paesaggio sensibile dal punto di vista ecologico.

#### *Capoversi 2 e 3:*

In certi casi, la pausa meridiana, prevista nel capoverso 1 lettera d dalle 12:15 alle 13:15, limita in modo eccessivo i voli turistici, in particolare le attività di volo legate all'elisci che vengono svolte solitamente in uno spazio temporale che va dalle ore del mattino fino al più tardi alle prime del pomeriggio (condizioni della neve). Durante la pausa meridiana, anche con la nuova regolamentazione sarà possibile far scendere gli sciatori sulle aree d'atterraggio in montagna, non sarà possibile invece far salire gli sciatori sulle aeree d'atterraggio esterne situate a meno di 1100 m di altitudine. Questa situazione potrebbe comportare lunghi voli in partenza dagli eliporti, il che sarebbe irragionevole dal punto di vista economico ed ecologico. Per attenuare questa situazione, l'UFAC può definire al massimo 20 aree d'atterraggio esterne sulle quali non si applica il divieto di volo in pausa meridiana. Al riguardo, l'Ufficio stabilisce i criteri e pubblica le aree d'atterraggio esterne designate nel Foglio federale.

### **Articolo 30 Autorizzazioni eccezionali per atterraggi esterni a più di 1100 m di altitudine**

#### *Capoversi 1 e 2*

Le deroghe in caso di trasporti di persone a scopo turistico o sportivo sono sottoposte a vincoli molto rigidi. Le restrizioni si basano in ampia misura sulla lunga prassi del DATEC. In rari casi (in particolare secondo il capoverso 3 lettera c), può essere concessa una deroga per un periodo superiore ai tre giorni. L'UFAC comunica la sua prassi all'UFAM e all'ARE.

#### *Capoverso 3*

##### *Lettera a:*

Il criterio determinante non è il numero e neppure la provenienza dei partecipanti, bensì la dimensione della manifestazione sportiva e in particolar modo la sua importanza. La disposizione si riferisce alle manifestazioni sportive d'interesse pubblico d'importanza nazionale (ad esempio la Maratona della Jungfrau) o d'importanza internazionale (ad esempio la discesa del Lauberhorn). L'OAEs modifica la prassi in vigore, eccessivamente restrittiva, e pone sullo stesso piano di trattamento gli eventi nazionali e quelli internazionali. In linea di principio, la prassi deve rimanere restrittiva. Il numero di autorizzazioni rilasciate ogni anno non dovrà di norma essere superiore a dieci.

##### *Lettera b:*

Nella maggior parte dei casi si tratta di benedizioni alpine tradizionali in località isolate. Il trasporto riguarda ecclesiastici oppure persone in precarie condizioni di salute. La lettera b corrisponde per intero alla regolamentazione attuale del DATEC.

##### *Lettera c:*

In particolare, in caso di guasti a importanti impianti turistici destinati al trasporto di persone, è opportuno ricorrere agli elicotteri per tamponare la situazione di disagio. A titolo d'esempio si può citare il guasto tecnico alla funivia Mürren–Birg (ferrovia dello Schilthorn) nel 2004. In quell'occasione, gli sciatori erano stati trasportati con gli elicotteri nella zona sciistica altri-

menti inaccessibile. La lettera c corrisponde per intero alla regolamentazione attuale del DATEC.

## **Sezione 2: Voli a scopo di lavoro**

Spesso, i voli a scopo di lavoro, in particolare i voli per il trasporto di materiale, hanno luogo in zone difficilmente accessibili (zone di montagna). Pertanto, non è opportuno fissare limiti di altitudine per gli atterraggi esterni, mantenendo così quanto previsto dalla prassi finora in vigore. Il trasporto di passeggeri (anche a titolo gratuito) a scopo turistico o sportivo non è consentito nell'ambito di questi voli. In questo modo, si evita che i limiti di altitudine per i voli a scopo turistico o sportivo vengano aggirati. Per contro, è possibile trasportare su un cantiere o su altro luogo di lavoro persone la cui presenza si giustifica con lo scopo del volo.

### **Articolo 31 Restrizioni**

#### *Capoverso 1:*

Per motivi legati alla lotta contro il rumore e agli aspetti di sicurezza, gli atterraggi esterni nell'ambito di voli a scopo di lavoro sono sottoposti a restrizioni temporali e geografiche:

- lettera a: le zone situate a più di 1100 m di altitudine sono più sensibili e devono poter beneficiare di una protezione maggiore. Pertanto, il trasporto di passeggeri a scopo turistico o sportivo non è ammesso nell'ambito di voli a scopo di lavoro;
- lettera b: a protezione della popolazione da rumori molesti (analogamente al divieto di circolazione per i mezzi pesanti la domenica e nei giorni festivi);
- lettera c: a protezione della popolazione da rumori molesti durante il riposo notturno;
- lettera d: per motivi di sicurezza;
- lettera e: a protezione dei paesaggi sensibili dal punto di vista ecologico.

#### *Capoverso 2:*

In caso di atterraggi esterni necessari all'adempimento dello scopo di lavoro è ammesso derogare alle prescrizioni di cui al capoverso 1 lettera d, a condizione che la sicurezza non sia compromessa e il capo d'aerodromo autorizzi l'atterraggio esterno.

#### *Capoverso 3:*

Le restrizioni al mattino fino alle 06.00 (cioè dall'inizio del crepuscolo civile mattutino fino alle 06.00) e di domenica e nei giorni festivi servono a proteggere la popolazione da rumori molesti. Tra i lavori urgenti rientrano ad esempio i trasporti di fieno in periodo estivo in caso di imminenti temporali e i lavori di costruzione in montagna, eseguibili soltanto durante un breve periodo in estate.

### **Articolo 32 Autorizzazioni eccezionali per atterraggi esterni in zone protette di cui all'articolo 23 capoversi 1 e 3**

Alcuni importanti lavori (ad esempio di tipo agricolo o forestale) oppure il trasporto di materiali sono talvolta inevitabili all'interno delle zone protette di cui all'articolo 23 capoverso 1 e pertanto autorizzati in via eccezionale. Ciò in particolare quando non è possibile adempiere lo scopo di lavoro in un altro modo meno invasivo (ad esempio trasporto con autocarri) e con un onere temporale e finanziario più ragionevole. Affinché l'UFAC possa rilasciare un'autorizzazione eccezionale è necessario, secondo il capoverso 2, che lo scopo della protezione non sia compromesso. È quanto deve valutare il Cantone, nella fattispecie i servizi specializzati preposti alla natura, al paesaggio, alla caccia e alla pesca, su domanda del richiedente. In relazione ai parchi d'importanza nazionale, va precisato che l'ente responsabile del parco deve essere coinvolto in modo adeguato, secondo quanto previsto dall'articolo 25 dell'ordinanza sui parchi d'importanza nazionale (OPar; RS 451.36). La valutazione deve avvenire in tempi brevi. Il rilascio di una simile autorizzazione eccezionale rappresenta un compito della Confederazione ai sensi dell'articolo 2 LNP.

Lo scarico di materiale in una torbiera alta d'importanza nazionale è di norma contrario all'obiettivo di protezione e, pertanto, in base alla protezione assoluta di cui gode questo tipo di biotopo, non può dar luogo al rilascio di un'autorizzazione. Affinché sia preservata la protezione degli animali selvatici dalle molestie, il servizio cantonale competente esige, di norma, che i lavori vengano eseguiti in un determinato periodo, ad esempio al di fuori del periodo di accoppiamento, oppure che la traiettoria di avvicinamento venga adeguata. Simili condizioni poste dal Cantone confluiscono nell'autorizzazione che l'UFAC rilascia secondo il capoverso 3. I principi, come ad esempio quelli relativi alla procedura di ponderazione degli interessi e quelli relativi a un'eventuale consultazione degli Uffici, sono regolamentati, indipendentemente dalla presente ordinanza, dagli Uffici federale competenti (UFAC, UFAM e ARE), in conformità all'articolo 62a capoverso 4 della legge sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA; RS 172.010). Questi principi fungono da criteri di riferimento in caso di valutazione delle domande di deroga.

### **Articolo 33                   Atterraggi esterni in zone residenziali**

#### *Capoverso 1*

Questo articolo assicura che l'autorità cantonale competente (nella maggior parte dei casi l'autorità comunale) sia informata delle attività di volo che interessano il suo territorio e conferisce alla stessa la possibilità di influire adeguatamente sulle attività di volo. Questo modo di procedere è opportuno se si considera che le domande o i ricorsi concernenti gli atterraggi esterni sono spesso indirizzati per prima al Comune di riferimento. Le attività di volo intense, di norma pianificate con anticipo, devono essere comunicate al più presto. Il programma dei voli deve essere inviato almeno una settimana prima dell'operazione di volo prevista, se possibile ancora prima. In caso di attività di volo limitata a pochi atterraggi esterni, l'autorità competente deve essere informata due giorni lavorativi prima.

#### *Capoverso 2*

Le prescrizioni possono essere emanate dall'autorità cantonale competente (nella maggior parte dei casi l'autorità comunale) sotto forma di regolamento oppure caso per caso. In particolare sono possibili le seguenti forme di prescrizioni:

- definizione di finestre orarie più rigide;
- limitazione del numero di rotazioni;
- limitazione a determinati tipi di aeromobili a basse emissioni foniche;
- osservanza di determinate traiettorie di avvicinamento, decollo e sorvolo;
- prescrizioni concernenti la protezione dell'area d'atterraggio esterna;
- prescrizioni concernenti il rifornimento sull'area d'atterraggio esterna;
- prescrizioni concernenti lo stazionamento degli aeromobili.

Sulla base di questo articolo non è possibile respingere in modo assoluto gli atterraggi esterni. Rispetto alla prassi in vigore, l'OAEs ridimensiona la competenza dei Comuni. In passato certi Comuni hanno adottato prescrizioni contrarie alla LNA, ad esempio hanno escluso delle imprese di trasporto aereo e hanno imposto traiettorie di volo insensate, dubbie sul piano della sicurezza. Il margine d'azione dei Comuni viene pertanto ristretto, ma resta complessivamente sufficiente.

### **Capitolo 3: Voli non commerciali**

Rispetto ad altre categorie di voli, i voli non commerciali (nel linguaggio comune spesso chiamati voli privati) rivestono un interesse pubblico decisamente più modesto. Pertanto è in questa categoria che si registrano le maggiori restrizioni.

## Articolo 34

- lettera a: la limitazione degli atterraggi esterni a zone situate a meno di 1100 m di altitudine deriva dall'articolo 54 OSIA. Le zone situate a più di 1100 m di altitudine sono più sensibili e devono poter beneficiare di una maggiore protezione. I voli non commerciali non sono pertanto ammessi;
- lettera b: a protezione della popolazione da rumori molesti e per motivi di sicurezza;
- lettera c: a protezione della popolazione da rumori molesti (analogamente al divieto di circolazione per i mezzi pesanti la domenica e nei giorni festivi);
- lettera d: a protezione della popolazione e delle persone in cerca di riposo anche al di fuori delle zone residenziali da rumori molesti durante una finestra oraria sensibile, a scopo preventivo;
- lettera e: a protezione della popolazione da rumori molesti durante il riposo notturno;
- lettera f: per motivi di sicurezza;
- lettera g: a protezione dei presenti da rumori molesti e per motivi di sicurezza;
- lettera h: evitare che sulla medesima area avvengano, con regolarità, degli atterraggi che non hanno alcun interesse pubblico (evitando così le relative emissioni foniche);
- lettera i: a protezione del paesaggio sensibile. Il divieto totale di atterraggi esterni nelle zone palustri di particolare bellezza e di importanza nazionale, tenuto conto della ponderazione degli interessi, è ammesso solo per voli non commerciali.

## Capitolo 4: Categorie speciali

### Sezione 1: Voli d'istruzione

#### Articolo 35 Definizione e campo d'applicazione

L'articolo 35 definisce il concetto di volo d'istruzione. Al riguardo, occorre tenere presente le seguenti precisazioni:

- ai sensi dell'OAEs non sono voli d'istruzione i voli d'allenamento e di esercizio effettuati nell'ambito della proroga di una licenza, dell'acquisizione di conoscenze relative a un nuovo velivolo o strumento di bordo o altri voli effettuati in assenza di una persona abilitata all'istruzione.
- per «persona abilitata all'istruzione» si intende sia l'istruttore di volo che l'istruttore per le operazioni di carico e scarico di carichi esterni.
- i voli sotto la vigilanza di una persona abilitata all'istruzione comprendono i voli di allievi piloti (da soli ai comandi) effettuati in base alle istruzioni scritte o orali della persona abilitata all'istruzione.
- «in presenza di una persona abilitata all'istruzione» indica che questa persona si trova a bordo dell'aeromobile oppure che segue l'allievo pilota direttamente dal suolo all'interno dell'area d'atterraggio esterna.

#### Articolo 36 Restrizioni

Per motivi legati alla lotta contro il rumore e agli aspetti di sicurezza, gli atterraggi esterni nell'ambito di voli d'istruzione sono sottoposti a restrizioni temporali e geografiche:

- lettera a: la limitazione degli atterraggi esterni nell'ambito di voli d'istruzione a zone situate a meno di 2000 m di altitudine deriva dall'articolo 55 capoverso 1 OSIA. Questa disposizione apporta la necessaria flessibilità per istruire i piloti alle diverse altitudini (limite superiore 2000 m anziché 1100 m di altitudine) e condizioni di atterraggio. Limitando i voli d'istruzione soltanto alle aree d'atterraggio in montagna verrebbe meno la varietà, fondamentale per un allenamento efficace;
- lettera b: a protezione della popolazione da rumori molesti e per motivi di sicurezza;
- lettera c: a protezione della popolazione da rumori molesti (analogamente al divieto di circolazione per i mezzi pesanti la domenica e nei giorni festivi);

- lettera d: a protezione della popolazione e delle persone in cerca di riposo anche al di fuori delle zone residenziali da rumori molesti durante una finestra oraria sensibile, a scopo preventivo;
- lettera e: per motivi di sicurezza;
- lettera f: a protezione dei presenti da rumori molesti e per motivi di sicurezza;
- lettera g: per evitare atterraggi esterni a scopo turistico o sportivo sotto il pretesto di un volo d'istruzione;
- lettera h: a protezione di paesaggi sensibili dal punto di vista ecologico.

Volutamente, i voli d'istruzione non sono vietati in orario notturno per consentire l'istruzione di volo e l'allenamento per i voli di salvataggio. Diversamente dal caso dei trasporti di persone a scopo turistico o sportivo e dei voli non commerciali, gli atterraggi esterni nel raggio di 100 m attorno agli esercizi pubblici non sono vietati. In particolare, i piloti devono potersi esercitare ad atterrare in prossimità di capanne alpine (spesso a meno di 100 m) situate tra i 1100 m e i 2000 m di altitudine. Il CAS da solo gestisce a questa altitudine circa 40 rifugi di montagna. La disposizione implica però anche che è possibile atterrare in prossimità di tutti gli esercizi pubblici, anche nell'Altipiano. Una diversa regolamentazione per gli esercizi pubblici che si trovano a più e a meno di 1100 m di altitudine potrebbe di fatto porre rimedio alla situazione, ma sarebbe inutilmente complicata. Bisogna confidare che, nell'ambito dell'istruzione, i piloti sviluppino la necessaria sensibilità nel mantenere la sufficiente distanza dagli esercizi pubblici.

## **Articolo 37                      Deroghe e autorizzazioni eccezionali**

### *Capoverso 1*

Le esercitazioni di salvataggio con la partecipazione di organizzazioni di volontari hanno talvolta luogo durante il fine settimana. Le esercitazioni devono essere possibili anche la domenica, in modo da poter recuperare quelle che per motivi meteorologici non possono essere effettuate il sabato. Si può non osservare la pausa meridiana se lo scopo dell'esercitazione lo richiede, ad esempio in caso di simulazioni di evacuazione di seggiovie, che richiedono tempi più lunghi.

### *Capoverso 2:*

Questa regolamentazione è stata ripresa dall'articolo 55 OSIA. Mediante la designazione delle zone da parte del DATEC è garantito il coordinamento tra l'UFAM, l'ARE e l'UFAC.

### *Capoverso 3:*

In determinati casi, gli atterraggi esterni a più di 2000 m di altitudine sono possibili anche al di fuori di aree di atterraggio in montagna o di zone designate, cioè se avvengono nell'ambito di voli d'istruzione per le persone al servizio di organizzazioni di salvataggio. Si tratta principalmente di esercitazioni di soccorso connesse alle ferrovie di montagna o di esercitazioni in relazione alle cadute di valanghe. Gli atterraggi esterni a più di 2000 m di altitudine sono ammessi anche nell'ambito di voli d'istruzione delle forze di polizia. In entrambi i casi è necessaria un'autorizzazione, rilasciata dall'UFAC caso per caso o a tempo determinato.

### *Capoverso 4*

I voli nell'ambito di un esame svolto in presenza di un esperto riconosciuto dall'UFAC non sono vincolati a limiti di altitudine. In questo modo l'ordinanza crea la necessaria flessibilità per poter valutare gli atterraggi esterni ad elevate altitudini e in zone non conosciute. Viene creata una situazione che, nel quotidiano lavorativo dei voli a scopo di lavoro, può verificarsi in qualsiasi momento.

### *Capoverso 5*

La regolamentazione del capoverso 5 consente di esercitare gli atterraggi d'emergenza con aeroplani nell'ambito di voli d'istruzione.

## Sezione 2: Emergenze, voli di polizia e voli di servizio della Confederazione

### Articolo 38

L'articolo 38 prevale sempre sui restanti articoli. Infatti, i voli elencati in questo articolo sarebbero eccessivamente limitati nel loro scopo e obiettivo se venissero applicate le prescrizioni dell'OAEs. I voli di soccorso vengono effettuati nei casi in cui persone o animali si trovano in uno stato di emergenza. Simili voli possono quindi avvenire in qualsiasi luogo e momento. Lo stesso dicasi per i voli nell'ambito della lotta antincendio, i voli di polizia e delle guardie doganali di confine, siano essi effettuati per la ricerca di scomparsi, di autori di reati o per la sorveglianza del traffico. A bordo dei voli di servizio dell'UFAC vengono spesso eseguiti compiti di polizia aerea che richiedono la massima flessibilità. Anche in caso di voli di servizio dell'Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici (UIIA), ad esempio su luoghi d'infortunio, non è possibile rispettare le restrizioni geografiche e temporali.

#### *Lettera a*

I voli di soccorso, i voli delle aeroambulanze e quelli di ricerca sono effettuati da imprese di trasporto con autorizzazione di esercizio commerciale, talvolta dalle Forze aeree e raramente dall'UIIA o dall'UFAC (ricerca di aeromobili dispersi). Per voli di soccorso e delle aeroambulanze si intendono in particolare:

- trasporti d'emergenza e di salvataggio di pazienti, personale specializzato, cani da catastrofe, apparecchiature mediche, sangue, organi e medicinali;
- voli di trasferimento di pazienti se c'è il rischio che il trasporto con un altro mezzo abbia effetti negativi sullo stato di salute;
- voli d'evacuazione di persone e animali che si trovano in località o zone isolate via terra oppure in caso di impianti di trasporto guasti;
- voli d'approvvigionamento per persone e animali che si trovano in simili zone;
- voli destinati alla protezione della natura, in via cautelativa o a posteriori (distacchi preventivi di valanghe, spegnimento di incendi, sgombero di vie di comunicazione da materiali, recupero di legname galleggiante etc.);
- trasporti di materiale a scopo cautelativo per evitare danni di maggiore entità oppure trasporti per porre immediatamente rimedio a difetti e guasti tecnici di una certa gravità;
- voli di ricerca di persone o aeromobili dispersi.

Non sono equiparati ai voli di soccorso e delle aeroambulanze i voli di trasporto del personale medico verso il luogo usuale di lavoro, ad esempio il traffico pendolare verso gli ospedali.

#### *Lettere b e c*

Per voli di polizia e delle guardie doganali di confine si intendono tutti i voli che servono allo svolgimento dei compiti di detti organi.

#### *Lettere d e e*

I voli di servizio dell'UFAC e dell'UIIA sono definiti nell'ordinanza sul servizio di volo (OSVo; RS 172.217.2) nel seguente modo: Sono considerati voli di servizio i voli: a. destinati a compiere immediatamente una missione nell'ambito del lavoro; b. intesi a far superare gli esami ufficiali del personale navigante; c. che servono all'esame ufficiale del materiale aeronautico; d. per i viaggi di servizio, nonché i voli d'allenamento e d'istruzione volti a mantenere o a migliorare il livello di formazione richiesto per svolgere l'attività professionale.

## **Titolo 4: Disposizioni penali**

### **Articolo 39**

Le disposizioni penali elencano tutte le disposizioni dell'OAEs la cui violazione è punibile in base all'articolo 91 capoverso 1 lettera h della legge sulla navigazione aerea. Le violazioni delle disposizioni elencate sotto la lettera a riguardano il comandante, quelle sotto la lettera b possono essere commesse anche da persone diverse dal comandante.

## **Titolo 5 : Disposizioni finali**

### **Articolo 40                      Modifica del diritto vigente**

La modifica del diritto vigente è regolamentata nell'allegato.

### **Articolo 41                      Disposizioni transitorie**

#### *Capoverso 1:*

Le autorizzazioni per effettuare atterraggi esterni in corso di validità al momento dell'entrata in vigore della nuova ordinanza non saranno revocate, ma perderanno la validità a quella data.

#### *Capoverso 2:*

Qualora non si disponga di autorizzazione edilizia per le costruzioni e gli impianti esistenti sulle aree d'atterraggio esterne, occorre ottenerne una a posteriori. Si applica la procedura prevista agli articoli 20 e 21. Una procedura di ripristino dello stato di diritto ha luogo soltanto se la procedura d'autorizzazione a posteriori ha esito negativo. Non si tratta di verificare sistematicamente la conformità al diritto di tutte le aree d'atterraggio esterne. L'accertamento ha luogo soltanto in caso di denuncia, di eventuali progetti di ampliamento oppure d'ufficio.

## **Allegato: Modifica del diritto vigente**

Il legislatore ha deciso di far confluire nell'OAEs tutte le regolamentazioni concernenti l'aviazione, comprese anche quelle che si riferiscono alle zone protette secondo la legge sulla caccia (LCP) e la legge sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN). Di conseguenza, le ordinanze corrispondenti contengono soltanto un rinvio alle disposizioni dell'OAEs. Anche il diritto vigente contenuto nell'ordinanza sui parchi (OPar) e nell'ordinanza sulle riserve d'importanza internazionale e nazionale d'uccelli acquatici e migratori (ORUAM) subisce modifiche.

L'articolo 142 capoverso 1 dell'ordinanza sulle dogane è integrato con una disposizione che stabilisce che i voli a destinazione di o in partenza da un'enclave doganale sono voli transfrontalieri. Non si tratta di una novità, bensì dell'esplicitazione di una circostanza non palese per le persone incaricate dell'applicazione dell'ordinanza.

In relazione alle manifestazioni aeronautiche pubbliche a più di 1100 m di altitudine viene inserito un rinvio all'OAEs nell'ordinanza sulla navigazione aerea (ONA), all'articolo 86 capoverso 3.

A seguito delle nuove restrizioni, l'OAEs prevede nuove autorizzazioni eccezionali come pure autorizzazioni per determinate categorie di aeromobili. Esse sono disciplinate nel capitolo 2. Per il rilascio delle autorizzazioni continueranno ad essere riscossi degli emolumenti. La pertinente ordinanza sugli emolumenti dell'Ufficio federale dell'aviazione civile è adeguata

di conseguenza. Gli emolumenti sono calcolati secondo il tempo previsto e rispecchiano l'ordine di grandezza attuale.

Eccezion fatta per gli articoli 54 (aree d'atterraggio in montagna) e 56 capoverso 2 (eliporti in prossimità degli ospedali), tutti gli articoli dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA) relativi agli atterraggi esterni sono abrogati, dato che L'OAEs riprende la regolamentazione in materia.

## **3 Conseguenze**

### **Conseguenze finanziarie**

I piloti privati e le imprese aeronautiche non dovranno più farsi carico degli emolumenti relativi alle autorizzazioni annuali per effettuare atterraggi esterni, dato che queste sono state soppresse.

La riscossione di emolumenti in caso di rilascio di autorizzazioni eccezionali non è una novità. Infatti, nel quadro della regolamentazione attuale sono già prelevati emolumenti per le autorizzazioni eccezionali rilasciate dal Dipartimento.

Le imprese aeronautiche dovranno far fronte a nuovi oneri finanziari legati alle autorizzazioni eccezionali rilasciate in base agli articoli 23 e 32 (restrizioni nelle zone protette).

Nell'insieme si può affermare che l'entrata in vigore dell'OAEs non comporterà un aumento del carico finanziario per le imprese aeronautiche. Tuttavia, soltanto l'applicazione pratica dell'ordinanza consentirà di tracciare un bilancio preciso.

### **Conseguenze per il personale**

Con la soppressione delle autorizzazioni per effettuare atterraggi esterni (circa 480 all'anno) diminuirà il carico di lavoro dell'UFAC. Per contro, la delega all'UFAC delle autorizzazioni eccezionali, di cui all'articolo 11, comporterà un carico supplementare di lavoro. Già in base al regime attualmente in vigore l'UFAC prepara le autorizzazioni all'attenzione del DATEC. Anche in relazione all'applicazione degli articoli 23 e 32 (restrizioni nelle zone protette) aumenterà la mole di lavoro in seno all'UFAC, tuttavia, la sua entità sarà presumibilmente modesta, dato che le autorizzazioni eccezionali di cui all'articolo 32 dovranno essere rilasciate possibilmente in modo generale. Complessivamente, l'entità del carico lavorativo connesso agli atterraggi esterni dovrebbe aggirarsi ai livelli attuali. Nella prima fase dopo l'entrata in vigore dell'OAEs, finché non si instaurerà una certa routine, è probabile un supplemento di lavoro (rilascio di informazioni, rodaggio delle procedure). In particolare, un onere supplementare sarà connesso all'elaborazione dei principi per il rilascio delle autorizzazioni eccezionali (art. 11 e 32), che avverrà d'intesa con l'UFAM e l'ARE. Riassumendo, si può affermare che per il Dipartimento il carico di lavoro diminuirà leggermente, mentre per l'UFAC resterà al livello attuale. Pertanto, non ci saranno ripercussioni a livello di effettivo di personale.

I Cantoni dovranno far fronte a un carico supplementare di lavoro per via delle domande di autorizzazione edilizia che riceveranno in relazione a costruzioni e impianti sulle aree di atterraggio esterne. In particolare, saranno interessati quei Cantoni finora sprovvisti di procedura di autorizzazione in materia.

### **Conseguenze per il settore aeronautico**

L'ordinanza tiene conto, in ampia misura, degli interessi del settore aeronautico e delle associazioni di tutela. Per il settore aeronautico, ciò significa dover accettare determinate restrizioni, in particolare quelle connesse alle zone protette e quelle di natura temporale e geografica. Le imprese aeronautiche mantengono tuttavia una certa flessibilità nell'ambito dei voli a scopo di lavoro, grazie alla possibilità di ottenere il rilascio di autorizzazioni eccezionali secondo gli articoli 11 e 32. Inoltre, nell'ambito di tali voli, si rinuncia al divieto di effettuare atterraggi esterni durante la pausa meridiana. I voli d'istruzione continueranno ad essere retti da una regolamentazione poco restrittiva, eccezion fatta per gli atterraggi esterni nelle aree

protette e il divieto di atterraggi esterni durante la pausa meridiana, e non saranno sottoposti a restrizioni maggiori di quelle previste per i voli a scopo di lavoro. Le nuove restrizioni colpiscono in misura maggiore i voli non commerciali. Poiché questi rivestono scarso interesse pubblico, non si giustifica una regolamentazione poco restrittiva. Contrariamente a oggi, sulle aree d'atterraggio esterne, saranno in futuro ammesse certe misure edilizie. Inoltre, contrariamente a questo previsto oggi nelle autorizzazioni per atterraggi esterni, decadrà il limite dei 20 movimenti mensili per i voli d'istruzione e a scopo turistico o sportivo. In entrambi i casi, il legislatore è andato incontro alle richieste del settore aeronautico.

Riassumendo, si può affermare che per il settore aeronautico l'OAEs comporta principalmente una modifica della prassi giuridica. Conseguentemente, il carico amministrativo potrebbe aumentare in particolare nella fase iniziale, ma questo aumento non dovrebbe protrarsi a lungo. In secondo luogo, l'OAEs stabilisce un certo numero di restrizioni, inevitabili nel contesto attuale di presa di coscienza ecologica della popolazione. Queste limitazioni non mettono però in alcun modo a rischio il settore aeronautico e neppure l'impiego di elicotteri per importanti interventi di salvataggio o di approvvigionamento.

### **Benefici per l'ambiente**

Le restrizioni imposte al traffico aereo in diverse zone protette nazionali consentono di proteggere meglio l'ambiente dalle possibili ripercussioni negative degli atterraggi esterni. Le zone beneficiano di una protezione molto elevata, che può venire allentata solo in determinati casi. L'ordinanza permette inoltre di proteggere altre aree particolarmente sensibili e fissa restrizioni per i sorvoli. Le restrizioni temporali e geografiche consentono di proteggere la popolazione da rumori molesti, in particolare nelle zone residenziali. Con l'ordinanza viene introdotta una regolamentazione trasparente su cui possono basarsi le associazioni di tutela, la popolazione, il settore aeronautico e l'Amministrazione.