



Ordinanza sugli atterraggi esterni OAEs

Risultati della procedura di consultazione

Giugno 2011

Indice

1. Situazione iniziale	4
2. Partecipazione alla procedura di consultazione	5
2.1. Invito a prendere posizione	5
2.2. Prese di posizione pervenute	5
3. Sintesi dei risultati	7
4. Risultati relativi alle singole disposizioni	9
4.1. Oggetto, campo d'applicazione e definizioni	9
Art. 1 Campo d'applicazione	9
Art. 2 Definizioni	9
4.2. Ammissibilità degli atterraggi esterni	11
Art. 3 Principio	11
Art. 5 Divieto d'atterraggio sul luogo dell'infortunio	11
4.3. Autorizzazioni	11
Art. 7 Obbligo di autorizzazione per determinate categorie di aeromobili	11
Art. 8 Condizioni di rilascio delle autorizzazioni per determinate categorie di aeromobili	11
Art. 9 Atterraggi esterni su distese d'acqua pubbliche	12
Art. 10 Autorizzazione doganale	13
Art. 11 Autorizzazioni eccezionali	13
Art. 12 Domanda	14
Art. 13 Campo d'applicazione temporale e geografico delle autorizzazioni	15
Art. 14 Campo d'applicazione personale e materiale delle autorizzazioni	15
4.4. Responsabilità per gli atterraggi esterni	16
Art. 17 (responsabilità)	16
4.5. Pianificazione del territorio e protezione dell'ambiente	16
Art. 18 Restrizioni di diritto aeronautico per costruzioni e impianti su aree d'atterraggio esterne	16
Art. 19 Stazionamento di aeromobili fuori degli aerodromi e delle aree d'atterraggio esterne in montagna	17
Art. 20 (obbligo di autorizzazione edilizia e di pianificare)	17
Art. 21 Procedura di autorizzazione edilizia	18
Art. 22 Precauzioni	19
4.6. Aeromobili senza motore	24
Art. 24 Disposizioni applicabili	24
Art. 25 Atterraggi esterni per motivi di sicurezza	24
Art. 26 Norme d'esercizio per alianti da pendio	25
4.7. Manifestazioni aeronautiche pubbliche	25
Art. 27 (manifestazioni aeronautiche pubbliche)	25
4.8. Restrizioni per singole categorie di voli	25
4.8.2. Trasporti di persone a scopo turistico o sportivo	25
Art. 29 Restrizioni	25
4.8.3. Voli a scopo di lavoro	28
Art. 31 Restrizioni	28
Art. 32 Autorizzazioni eccezionali per atterraggi esterni in zone protette di cui all'articolo 23 capoversi 1 e 3	29
Art. 33 Atterraggi esterni in zone residenziali	30

4.8.4. Voli non commerciali	31
Art. 34 (restrizioni per i voli non commerciali)	31
4.8.5. Voli d'istruzione	33
Art. 35 Definizione e campo d'applicazione	33
Art. 36 Restrizioni	33
Art. 37 Deroghe e autorizzazioni eccezionali	34
4.9. Emergenze, voli di polizia e voli di servizio della Confederazione	35
Art. 38 (esclusione di determinati voli dalle restrizioni previste dall'ordinanza)	35
4.10. Disposizioni penali	35
Art. 39 (disposizioni penali)	35
4.11. Disposizioni finali	35
Art. 41 Disposizioni transitorie	35
5. Ulteriori proposte e osservazioni a carattere generale	36
6. Partecipanti alla consultazione	38
6.1. Cantoni, conferenze intercantonali	38
6.2. Partiti politici	38
6.3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	38
6.4. Associazioni mantello dell'economia	39
6.5. Associazioni e imprese del settore aeronautico	39
6.6. Associazioni ambientaliste e di tutela	39
6.7. Turismo	40
6.8. Media	40
6.9. Soggetti privati	40
7. Elenco dei partecipanti alla consultazione	41
7.1. Cantoni	41
7.2. Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	41
7.3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	42
7.4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	42
7.5. Aviazione	42
7.6. Organizzazioni ambientaliste	42
7.7. Turismo, sport di montagna	43
7.8. Mondo scientifico	43
7.9. Altri	43

1. Situazione iniziale

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. In base alla legislazione in vigore e alla relativa prassi, gli atterraggi esterni necessitano attualmente di un'autorizzazione generale per atterraggi esterni. Rilasciata di norma per un anno dall'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), essa è soggetta a rinnovo.

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. 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.

L'8 settembre 2010 il Consiglio federale ha posto in consultazione l'avamprogetto di ordinanza sugli atterraggi esterni, che si è conclusa il 10 dicembre 2010. Il presente rapporto prende in considerazione tutti i pareri inoltrati fino alla fine del 2010.

2. Partecipazione alla procedura di consultazione

2.1. Invito a prendere posizione

Con lettera del Capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) del 13 settembre 2010, sono stati invitati a prendere parte alla consultazione i seguenti 90 destinatari:

- 26 Governi cantionali¹;
- la Conferenza dei Governi cantionali;
- 15 partiti rappresentati nell'Assemblea federale²;
- 3 associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna³;
- 9 associazioni mantello nazionali dell'economia⁴;
- 18 associazioni della navigazione aerea e rappresentanti dell'industria⁵;
- 6 organizzazioni ambientaliste⁶;
- 5 associazioni del turismo e dello sport di montagna⁷;
- 2 istituti scientifici⁸;
- 5 diversi partecipanti⁹.

2.2. Prese di posizione pervenute

Entro la fine del 2010 sono pervenute complessivamente 84 prese di posizione. Dei 90 destinatari invitati a pronunciarsi, 55 hanno presentato un parere scritto, mentre 35 non si sono pronunciati. In aggiunta, si sono espressi 39 privati, organizzazioni interessate e imprese. In particolare hanno preso posizione:

- 25 Cantoni¹⁰;
- 3 conferenze cantionali¹¹;
- 4 partiti¹²;
- 3 associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna¹³;
- 8 associazioni mantello nazionali dell'economia, altre associazioni dell'economia¹⁴;
- 16 associazioni della navigazione aerea e rappresentanti dell'industria¹⁵;
- 19 associazioni ambientaliste e di tutela¹⁶;

¹ ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU

² PBD, PPD, PLR, PS, UDC, PCS, UDF, PEV, I Verdi Partito ecologista svizzero, AveS, Partito verde-liberale, Lega, PSdL, DS, Alternative ZG

³ ACS, UCS, SAB

⁴ Economiesuisse, USAM, USI, USC, ASB, USS, HEV, SIC, TS

⁵ Aerosuisse, Aero-Club Svizzero con 8 associazioni di settore, gruppo di lavoro ordinanza sugli atterraggi esterni, Rega, SHA, FSVL, SIAA, SPAS, AFS, AOPA

⁶ MW, ASPU, FP, Pro Natura, Stazione ornitologica svizzera, WWF

⁷ Federazione svizzera del turismo, Gastrosuisse, CAS, Schweizer Bergführerverband, Associazione Svizzera delle Scuole di Alpinismo

⁸ FIF, IDT-HSG

⁹ UIIA, Soccorso Alpino Svizzero, KWRO, Società svizzera degli Impresari-Costruttori, Associazione dei forestali svizzeri,

¹⁰ Tutti i Cantoni ad eccezione di Uri

¹¹ Conferenza dei direttori cantionali delle foreste, Conferenza dei servizi della caccia e della pesca, Conferenza dei delegati della protezione della natura e del paesaggio

¹² PLR, I Verdi Partito ecologista svizzero, PS, UDC

¹³ Associazione dei comuni svizzeri, Unione delle città svizzere, Gruppo svizzero per le regioni di montagna

¹⁴ Economiesuisse, Unione svizzera degli imprenditori, Unione Svizzera dei Contadini, Associazione svizzera dei proprietari immobiliari, Bündner Waldwirtschaftsverband SELVA, Centre Patronal, Economia forestale Svizzera, Società Svizzera degli Impresari-Costruttori

¹⁵ Aero-Club Svizzero, Aerosuisse, Air Glaciers, gruppo di lavoro ordinanza sugli atterraggi esterni (composto da alcune imprese di elicotteri), BOHAG, Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici, Eagle Helicopter, Gruppe für Oldtimer- und Selbstbauflugzeuge GOST, Heliswiss, Karen SA, Rega, Swiss Helicopter Association, Associazione Svizzera di Elicotteri, Federazione Svizzera di Volo Libero, Seaplane Pilots Association Switzerland, Associazione svizzera degli aerodromi

- 3 associazioni del turismo e dello sport di montagna¹⁷;
- 1 impresa operante nel settore dei mass media¹⁸;
- 1 Consigliere nazionale¹⁹;
- 1 privato.

¹⁶ Aktion gegen Fluglärm Altenrhein, Aqua Nostra, Associazione svizzera per la protezione degli uccelli, Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio, Helvetia Nostra, Mountain Wilderness, Pro Natura, Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen, Parco nazionale svizzero, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Societed Glista Libra Samedan, Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio, Stiftung Reusstal, Associazione Traffico e Ambiente, Associazione Traffico e Ambiente sezione Nidvaldo e Obvaldo, Vereinigung für erträglichen Fluglärm Sektion Baden Wettingen, Verein gegen Fluglärm, Stazione ornitologica svizzera Sempach, WWF

¹⁷ CAS, Schweizerischer Bergführerverband, Gastrosuisse

¹⁸ Società svizzera di radiotelevisione SRG SSR

¹⁹ CN Christophe Darbellay, VS

3. Sintesi dei risultati

L'avamprogetto di ordinanza sugli atterraggi esterni è stato accolto da 71 partecipanti alla consultazione, i quali hanno tuttavia criticato o respinto singoli articoli. Un riscontro positivo si è avuto in particolare per quanto concerne le esigenze dell'ambiente e della pianificazione. 13 partecipanti respingono nel principio l'avamprogetto di ordinanza²⁰ per due motivi differenti. Alcune organizzazioni ambientaliste e di tutela come pure l'Associazione svizzera dei proprietari immobiliari temono che l'ordinanza, da loro ritenuta permissiva, faccia aumentare notevolmente il numero di atterraggi esterni. Secondo alcuni, l'impegno a favore della protezione è troppo esiguo. L'Unione democratica di centro UDC, il Gruppo svizzero per le regioni di montagna e il Consigliere nazionale Christophe Darbellay considerano le limitazioni restrittive, sfavorevoli all'economia ed estranee alla prassi e pertanto respingono l'avamprogetto. Inoltre si constata che i Cantoni con regioni di montagna hanno una posizione chiaramente più liberale sugli atterraggi esterni rispetto a quelli senza regioni di montagna. Oggetto di critiche sono in particolare gli articoli concernenti le restrizioni nelle zone protette, gli atterraggi esterni a seconda dei diversi scopi dei voli e le possibilità di deroga. Le critiche a questi articoli sono tuttavia molto diverse. Soprattutto le associazioni dell'aviazione e i rappresentanti dell'industria, ma anche i rappresentanti dell'economia e della politica, ritengono le restrizioni inaccettabili, in particolare quelle nelle bandite federali, considerate eccessive. Alcuni chiedono tuttavia anche la soppressione di tutti i divieti d'atterraggio esterno, proponendo come possibile approccio l'emanazione di raccomandazioni. Le associazioni dell'aviazione e dell'industria non capiscono il senso della prevista pausa di mezzogiorno. Le associazioni ambientaliste e di tutela nonché diversi partiti politici e alcuni Cantoni ritengono che le restrizioni non siano abbastanza forti. Alcuni partecipanti chiedono un divieto in tutte le aree dell'Inventario federale, quindi anche nelle zone palustri di particolare bellezza e importanza nazionale, nelle zone dell'Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale (IFP), nei siti di riproduzione degli anfibi come pure nelle aree disciplinate dall'ordinanza sui prati secchi²¹. Si chiedono inoltre divieti d'atterraggio esterno nelle zone della Convenzione di Ramsar²² e nei corridoi faunistici nonché nelle zone protette cantonali.

La delega ai Cantoni delle regolamentazioni in materia di pianificazione territoriale non viene messa in dubbio da nessun partecipante, mentre i disciplinamenti specifici concernenti la pianificazione del territorio e le autorizzazioni edilizie sono tuttavia oggetto di controversia. Anche su tale argomento si contrappongono infatti, da una parte, richieste per una regolamentazione più liberale e, dall'altra, richieste volte all'introduzione di sempre maggiori limitazioni. In particolare sono stati espressi pareri diversi in merito alla questione se e quali edifici e impianti devono essere autorizzati. Altri articoli contestati da tutti i partecipanti riguardano gli atterraggi esterni sulle distese d'acqua e le definizioni.

Una critica generale verte sulla struttura dell'avamprogetto di ordinanza, che da più parti è considerata dispersiva. In particolare, le numerose possibilità di deroga e le regolamentazioni molto differenziate rendono impossibile ad un utente esterno una visione d'insieme chiara sugli atterraggi esterni consentiti e quelli vietati. Si chiede tra l'altro un'elencazione di

²⁰ Societed Glista Libra Samedan, Aktion gegen Fluglärm Altenrhein, Helvetia Nostra, Verein gegen Fluglärm im Surental, Vereinigung für erträglichen Fluglärm Sektion Baden-Wettingen, Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen, Associazione Traffico e Ambiente sezione Nidvaldo e Obvaldo, Mountain Wilderness, Unione democratica di centro, Gruppo svizzero per le regioni di montagna, Associazione svizzera dei proprietari immobiliari, Unione Svizzera dei Contadini, CN Darbellay

²¹ Ordinanza del 13 gennaio 2010 sulla protezione dei prati e pascoli secchi d'importanza nazionale (ordinanza sui prati secchi, OPPS, RS 451.37)

²² Zone umide di importanza internazionale secondo la Convenzione di Ramsar del 1971

tutte le possibilità di deroga e obblighi di autorizzazione.

Alcuni partecipanti alla consultazione che hanno assunto una posizione critica nei confronti degli atterraggi esterni chiedono, ai fini di una maggiore trasparenza, la pubblicazione delle autorizzazioni d'atterraggio esterno. Parallelamente, si chiede una regolamentazione più chiara delle norme di esecuzione.

4. Risultati relativi alle singole disposizioni

La tabella allegata informa dettagliatamente sulle proposte formulate. Il presente capitolo riassume i pareri presentati per ogni disposizione dell'avamprogetto di ordinanza.

4.1. Oggetto, campo d'applicazione e definizioni

Art. 1 Campo d'applicazione

Il Cantone Ticino chiede se l'avamprogetto non debba comprendere anche gli aeromodelli, visto che sono disciplinati dal diritto aeronautico (ordinanza sulle categorie speciali di aeromobili OACS, RS 748.941). Esso suggerisce inoltre che l'ordinanza indichi anche il quadro territoriale e ambientale.

Art. 1 cpv. 3 (definizione d'atterraggio esterno)

Quattro rappresentanti dell'industria osservano che per le registrazioni tecniche devono essere considerati determinanti anche in futuro gli atterraggi effettivi comprendenti il contatto con il suolo, altrimenti i cicli di manutenzione verrebbero abbreviati senza un motivo.

Art. 1 cpv. 3 lett. b (definizione di volo stazionario)

Nove rappresentanti del settore ambiente e politica chiedono per la definizione di "volo stazionario" un'altezza nettamente superiore ai 15 metri dal suolo. La Conferenza dei servizi della caccia e della pesca chiede un'altezza di almeno 150 metri dal suolo per le bandite federali, le riserve di uccelli acquatici e migratori e le zone di tranquillità per la fauna selvatica in vigore. Due rappresentanti dell'industria e il CN Darbelley ritengono casuale e impraticabile l'altezza di 15 metri dal suolo, chiedendo lo stralcio del capoverso, in quanto esso si riferisce al numero di atterraggi.

Art. 1 cpv. 4 (aree d'atterraggio destinate alle operazioni di soccorso)

L'Aero-Club Svizzero lamenta che non sia specificato cosa comprendano le operazioni di soccorso.

Art. 1 cpv. 5 (aree d'atterraggio in montagna)

I Verdi lamentano il fatto che il rimando all'articolo 54 dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica²³, pur essendo corretto, riguarda un articolo che disciplina solo la definizione di aree d'atterraggio in montagna, ma non l'avvicinamento e il decollo relativi a queste aree.

Art. 2 Definizioni

Art. 2 lett. a (area d'atterraggio esterna)

Il Cantone di Svitto chiede, oltre alla menzione dei tipi di infrastruttura come l'aerodromo e l'area d'atterraggio in montagna, anche quella dell'idroscalo (Lachen), poiché questo non è

²³ Ordinanza del 23 novembre 1994 sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1)

annoverato tra gli aerodromi. Un'aggiunta è necessaria anche all'articolo 8 capoverso 1 lettera a.

Art. 2 lett. b (volo commerciale)

L'Associazione svizzera di elicotteri chiede che nella definizione siano intesi come voli commerciali anche i voli con aeromobili aziendali (*corporate flight*). Di norma, durante i *corporate flight*, per i voli d'affari sono impiegati elicotteri di proprietà di un'impresa.

Art. 2 cpv. c (trasporti di persone a scopo turistico o sportivo)

Eagle Helicopter chiede lo stralcio della seconda parte del periodo riguardante la regolamentazione dei 1100 metri di altitudine, in quanto essa penalizzerebbe i Comuni situati ad alte quote. Anche la Conferenza dei delegati della protezione della natura e del paesaggio chiede lo stralcio o perlomeno l'inserimento del concetto di «altri trasporti di persone» nel titolo.

Art. 2 lett. d (voli a scopo di lavoro)

Il Cantone dei Grigioni chiede che i voli di approvvigionamento dei rifugi di montagna siano compresi tra i voli a scopo di lavoro e che la garanzia di questi voli sia formulata in modo esplicito nell'ordinanza.

Secondo i Cantoni di Basilea Città e di Zugo, EconomieSuisse e quattro rappresentanti dell'industria, è importante che anche i *corporate flight* siano considerati voli a scopo di lavoro, mentre il Cantone di Zurigo chiede il contrario, per evitare nella misura del possibile un aumento degli atterraggi esterni nelle zone abitate. I Verdi e il PS, cinque associazioni ambientaliste e il CAS vanno ben oltre, chiedendo che solo i voli senza i quali un'attività non può essere eseguita in modo adeguato devono essere considerati voli a scopo di lavoro.

Art. 2 lett. f (giorni festivi)

I Versi, il PS e cinque associazioni ambientaliste chiedono che vengano indicati anche quei giorni festivi vigenti nella maggior parte dei Cantoni come Venerdì Santo, Lunedì di Pasqua, Lunedì di Pentecoste, Santo Stefano. Tale regolamentazione permette alla maggior parte della popolazione che beneficia del giorno festivo di trovare tranquillità anche in quei Cantoni nei quali in cui il giorno è feriale.

Art. 2 lett. g (zona residenziale)

Diversi partecipanti chiedono una precisazione della definizione. Il Cantone Ticino suggerisce l'uso del termine «appartamenti» al posto di edifici abitati. L'Aero-Club Svizzero vorrebbe un aumento da dieci a trenta del numero di edifici abitati.

Art. 2 nuove lettere h e i

L'Aero-Club Svizzero propone due nuove definizioni. La lettera h deve definire le manifestazioni aeronautiche e comprendere anche i campi di volo a vela e le cerimonie commemorative. La lettera i deve definire invece i "grandi assembramenti" di persone (5000 o più persone).

4.2. *Ammissibilità degli atterraggi esterni*

Art. 3 Principio

Il Cantone di Berna chiede che gli atterraggi esterni in zone residenziali siano autorizzati solo in via secondaria, cioè nel caso in cui non siano possibili soluzioni alternative. Un partito e l'Associazione dei comuni svizzeri respingono il principio, ritenendo che gli atterraggi esterni debbano essere vietati per principio, a meno che non siano disciplinati dalla relativa ordinanza. Un rappresentante dell'industria chiede che gli atterraggi esterni siano esplicitamente vietati per motivi di sicurezza.

Art. 5 Divieto d'atterraggio sul luogo dell'infortunio

L'Associazione svizzera di elicotteri chiede una precisazione, nel senso che il divieto rimanga fino al termine dei lavori di sgombero. Propone inoltre che gli atterraggi esterni siano autorizzati nel contesto di servizi di interesse pubblico.

4.3. *Autorizzazioni*

Art. 7 Obbligo di autorizzazione per determinate categorie di aeromobili

L'Aero-Club Svizzero chiede un'autorizzazione generale e a tempo indeterminato per tutti gli aeromobili (ad eccezione dei palloni e degli alianti). Ciò permette di semplificare notevolmente le regolamentazioni di cui agli articoli 7 e segg.

Art. 7 lett. a e b

L'Aero-Club Svizzero e il Gruppe für Oldtimer- und Selbstbauflugzeuge Thun chiedono che gli aeromobili con un peso massimo al decollo inferiore ai 1200 kg siano trattati allo stesso modo degli elicotteri. Infatti i piccoli velivoli possono decollare e atterrare su superfici ridotte. Si chiede inoltre, a causa del trattamento iniquo di elicotteri ed eliplani, lo stralcio della lettera b o al massimo la sua applicazione agli eliplani con un peso massimo al decollo di 1000 kg.

Art. 8 Condizioni di rilascio delle autorizzazioni per determinate categorie di aeromobili

Art. 8 cpv. 1 (autorizzazione per aeroplani, eliplani e dirigibili)

Il Cantone Ticino propone che, nel primo periodo del capoverso 1, invece dell'espressione «sono rilasciate» sia utilizzata l'espressione «possono essere rilasciate». In tal modo l'autorità federale ha un maggior margine di manovra.

Art. 8 cpv. 1 lett. a, b, c (autorizzazione per aeroplani, eliplani e dirigibili)

L'Aero-Club Svizzero chiede lo stralcio delle lettere a e b, in quanto non è necessario un esame di coscienza e nessun pilota compierebbe atterraggi su aree inadeguate. Il Gruppe für Oldtimer- und Selbstbauflugzeuge Thun chiede lo stralcio delle lettere b e c, in quanto sono una ripetizione delle disposizioni dell'articolo 17.

Art. 8 cpv. 1 nuova lettera d

I Cantoni di Neuchâtel, Berna, San Gallo, Vallese e Ticino, la Conferenza dei delegati della protezione della natura e del paesaggio e Helvetia Nostra chiedono l'introduzione di una nuova lettera d, la quale garantisca il rispetto delle esigenze dell'ambiente, in particolare secondo gli articoli 22 e 23 dell'ordinanza.

Art. 9 Atterraggi esterni su distese d'acqua pubbliche

L'Aktion gegen Fluglärm Altenrhein chiede lo stralcio dell'articolo 9 e quindi il divieto di qualsiasi atterraggio su distese d'acqua pubbliche, adducendo il motivo che tutti gli atterraggi su distese d'acqua sono effettuati esclusivamente per ragioni di svago.

Art. 9 cpv. 1 (obbligo di autorizzazione su distese d'acqua pubbliche)

Il Cantone di Svitto, la Seaplane Pilots Association Switzerland e il gruppo di lavoro ordinanza sugli atterraggi esterni chiedono lo stralcio della lettera a, in quanto devono essere possibili anche i voli al di fuori di una manifestazione, ad esempio per l'esplorazione di bassi fondali, legname galleggiante o formazioni di delta. L'applicazione congiunta delle lettere a, b, c e d equivarrebbe a un divieto di fatto ed è pertanto inaccettabile.

Art. 9 cpv. 2 (requisiti per il rilascio di un'autorizzazione per atterraggi esterni su distese d'acqua pubbliche)

Il Cantone di Neuchâtel, i Verdi, il PS e cinque organizzazioni ambientaliste chiedono, con l'aggiunta della lettera e, che gli atterraggi esterni su distese d'acqua avvengano a una distanza sufficientemente grande dalle zone protette.

Il Cantone Ticino chiede che eventuali aerodromi situati nelle vicinanze debbano dare il loro consenso all'autorizzazione.

I Cantoni Ticino e Zurigo chiedono un riferimento alla legge federale sulla navigazione interna²⁴, la quale precisa che gli atterraggi su distese d'acqua sono assimilabili a manifestazioni nautiche, per le quali è necessaria un'autorizzazione.

Art. 9 cpv. 2 lett. a (requisiti per le manifestazioni)

L'Aero-Club Svizzero e l'Associazione Svizzera di Elicotteri chiedono che gli atterraggi esterni su distese d'acqua siano sempre possibili, nella misura in cui non ci siano obiezioni da parte del Cantone ed esistano garanzie di sicurezza.

Art. 9 cpv. 2 lett. b (requisiti delle autorità cantonali)

I Cantoni di Appenzello Interno, Glarona, San Gallo, Vallese, la Conferenza dei delegati della protezione della natura e del paesaggio e la Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio chiedono che, nel rilasciare un'autorizzazione, occorre tenere conto non solo delle disposizioni in materia di protezione delle acque e della pesca, ma anche di

²⁴ Legge federale del 3 ottobre 1975 sulla navigazione interna (LNI, RS 747.201)

quelle relative alla tutela dell'ambiente. La Stazione ornitologica svizzera esige il coinvolgimento delle autorità preposte alla protezione dell'ambiente e della caccia. Il Cantone di Ginevra chiede che il richiedente alleggi alla sua domanda il consenso scritto dell'autorità cantonale. Cinque associazioni ambientaliste e i Verdi sono dell'avviso che sia necessario chiarire quale autorità del Cantone debba valutare la domanda ed entro quale scadenza. L'Aero-Club Svizzero chiede lo stralcio dell'espressione «altri interessi pubblici» alla lettera b.

Art. 9 cpv. 3 (autorizzazione per atterraggi esterni su distese d'acqua pubbliche che servono alla formazione o al perfezionamento degli addetti alle operazioni di salvataggio e di lotta antincendio)

Il Cantone di Svitto e la Seaplane Pilots Association Switzerland chiedono che il capoverso 3 comprenda anche gli atterraggi per la formazione e il perfezionamento, poiché gli atterraggi su distese d'acqua sono necessari al mantenimento della licenza (*Type Rating Seaplane*). Il Cantone dei Grigioni chiede lo stralcio del capoverso 3, in quanto solo le imprese in possesso della corrispondente autorizzazione d'esercizio effettuerebbero tali voli e atterraggi esterni. Lo stralcio del capoverso 3 renderebbe necessario anche quello dell'articolo 14 capoverso 2. I Cantoni di Berna e di Zurigo chiedono un'autorizzazione dell'UFAC invece che del Cantone, in modo da assicurare una prassi unitaria. Per questo andrebbe adeguato di conseguenza anche l'articolo 14 capoverso 2.

Art. 10 Autorizzazione doganale

L'Aero-Club Svizzero ritiene superflua la disposizione e ne chiede lo stralcio. Due rappresentanti dell'industria e un'associazione dell'economia chiedono una formulazione aperta, considerati gli interventi parlamentari concernenti un adeguamento dell'articolo 12 LNA finalizzato a una regolamentazione più appropriata dei voli transfrontalieri.

Art. 11 Autorizzazioni eccezionali

Art. 11 cpv. 1 (grandi eventi politici)

L'Associazione Traffico e Ambiente sezione Obvaldo e Nidvaldo, l'Associazione svizzera per la protezione degli uccelli, la Vereinigung für erträglichen Fluglärm Sektion Baden-Wettingen e l'associazione di tutela Aktion gegen Fluglärm Altenrhein chiedono lo stralcio del capoverso 1. L'accesso a tali eventi deve essere garantito da una rete di trasporti efficiente. Helvetia Nostra chiede requisiti più severi per le autorizzazioni eccezionali, nel senso che deve essere effettuata una ponderazione tra gli interessi dell'ambiente e quelli relativi all'autorizzazione eccezionale. I Verdi, il PS e sei associazioni ambientaliste chiedono di precisare che non sono possibili deroghe all'articolo 18 capoverso 3 (edifici e impianti non ammessi) e all'articolo 23 e (restrizioni nelle zone protette). Il Cantone di Zugo chiede che le deroghe di cui al capoverso 1 siano comunicate al Cantone e al Comune di ubicazione. La SRG SSR chiede che il capoverso 1 sia completato con una disposizione, secondo la quale le emittenti concessionarie sono esentate dalle restrizioni di cui agli articoli 18 e 31 per i voli necessari alle loro attività (servizi in diretta, trasporto in aereo degli ospiti delle trasmissioni, servizi d'attualità). Se una tale regolamentazione non fosse possibile, bisognerebbe prevedere per tali voli un'autorizzazione eccezionale a posteriori. Solo così il mandato di programma stipulato nella concessione può essere interamente adempiuto. I Cantoni del Vallese e dei Grigioni auspicano che le possibilità di deroga siano attribuite a ogni grande evento d'importanza internazionale e che venga stralciato l'aggettivo «politico». Il Cantone del Vallese chiede inoltre che le deroghe siano possibili non soltanto per eventi internazionali, ma anche per quelli naziona-

li e cantonali. Otto rappresentanti dell'industria esigono che le eccezioni siano possibili per eventi pubblici e privati di importanza nazionale e internazionale. Inoltre, durante il periodo della deroga, dovrebbe essere nominato un esercente responsabile.

Art. 11 cpv. 2 (singoli casi motivati)

Helvetia Nostra chiede un inasprimento dei requisiti relativi alle autorizzazioni ed esige una ponderazione tra gli interessi dell'ambiente e quelli relativi all'autorizzazione eccezionale. Il Cantone di Berna esige che non sia concessa alcuna deroga all'articolo 34 (voli non commerciali), perché nella fattispecie non si è affatto in presenza di un interesse pubblico. Un rappresentante dell'industria chiede che siano rese possibili deroghe all'articolo 19 (stazionamento di aeromobili) e all'articolo 23 (restrizioni nelle zone protette).

Art. 11 cpv.3 (principi che disciplinano le autorizzazioni eccezionali)

Il Cantone Ticino chiede che nell'elaborare la direttiva siano consultati i Cantoni.

Art. 11 cpv. 4 (condizioni relative alle deroghe in caso di trasporti a scopo turistico o sportivo)

Helvetia Nostra chiede lo stralcio del capoverso 4, in quanto esso emerge in misura sufficiente dalle disposizioni relative ai singoli scopi dei voli (art. 30).

Art. 11 cpv. 5 (manifestazioni aeronautiche)

La Aktion gegen Fluglärm Altenrhein chiede lo stralcio del capoverso 5, ritenendo la disposizione eccessivamente unilaterale e «francamente ridicola». La Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio chiede che tale tipo di manifestazione non abbia luogo perlomeno nelle zone protette, in particolare nelle zone IFP, e che non si creino conflitti con queste zone. Tre rappresentanti dell'industria esigono che le manifestazioni aeronautiche possano avere luogo anche se non riguardano un anniversario, altrimenti non sarebbero possibili, ad esempio, dimostrazioni tecniche della Rega sulla Kleine Scheidegg nell'ambito di congressi internazionali sulle operazioni di salvataggio. Cinque rappresentanti dell'industria auspicano che sia cancellato dalla normativa il concetto di «volo in montagna». Il Cantone del Vallese chiede che le manifestazioni aeronautiche siano autorizzate anche in caso di eventi di importanza cantonale, nazionale o internazionale.

Nuovo cpv. 6

L'Aero-Club Svizzero chiede un nuovo capoverso, che consenta all'UFAC di autorizzare manifestazioni in tutti i casi in cui vi è una cerchia di partecipanti chiaramente definita e i proprietari dei fondi o il Comune di ubicazione hanno dato il loro consenso.

Art. 12 Domanda

Art. 12 cpv. 1 (forma della domanda)

L'Aero-Club Svizzero chiede che le domande siano accettate anche oralmente, in quanto non esistono prescrizioni che stabiliscono l'inoltro di domande scritte.

Art. 12 cpv. 2 (termine)

Aerosuisse e la Rega chiedono un adattamento del testo, che renda il rispetto della scadenza obbligatorio per l'autorità. In caso di mancato rispetto, l'autorità è tenuta a informare il richiedente. Due rappresentanti dell'industria esigono un termine massimo di tre giorni, in quanto la scadenza di dieci giorni non tiene conto della prassi delle imprese di elicotteri (breve lasso di tempo tra l'incarico e la sua esecuzione). L'Associazione Svizzera di Elicotteri auspica un ampliamento della normativa, nel senso che dopo dieci giorni lavorativi di mancata risposta da parte dell'autorità l'autorizzazione è tacita. La Stazione ornitologica svizzera vorrebbe lo stralcio del termine, affinché per mancanza di tempo non si debba rinunciare ai necessari accertamenti.

Art. 13 Campo d'applicazione temporale e geografico delle autorizzazioni

Art. 13 cpv. 1 (campo d'applicazione temporale e geografico)

L'Aero-Club Svizzero chiede la rinuncia alla limitazione del numero di atterraggi esterni e vorrebbe soltanto la definizione del periodo e del luogo. Il CAS chiede autorizzazioni a tempo indeterminato per operazioni ricorrenti, come ad esempio l'approvvigionamento regolare dei rifugi di montagna nelle zone protette.

Art. 13 cpv. 2 (autorizzazioni per elicotteri stranieri)

Quattro rappresentanti dell'industria esigono che le autorizzazioni siano rilasciate ad elicotteri stranieri soltanto se il relativo Stato estero garantisce la reciprocità in questo ambito. Secondo loro occorre assicurare che gli equipaggi stranieri tengano conto delle specificità locali. L'Aero-Club Svizzero chiede la garanzia del rispetto delle condizioni quadro locali e regionali.

Art. 13 cpv. 3 (durata massima dell'autorizzazione)

L'Associazione Svizzera di Elicotteri chiede una durata di cinque anni ai fini del risparmio di risorse.

Art. 14 Campo d'applicazione personale e materiale delle autorizzazioni

Art. 14 cpv. 1 (destinatario dell'autorizzazione)

Tre rappresentanti dell'industria chiedono che l'autorizzazione sia rilasciata all'impresa o all'organizzatore del trasporto nel caso di voli commerciali e al comandante nel caso di voli non commerciali.

Art. 14 nuovo cpv. 4

L'Aero-Club Svizzero chiede l'aggiunta di un nuovo capoverso 4. Le autorizzazioni devono poter essere accordate eccezionalmente anche a un addetto alla sorveglianza. In tal modo aumenta il margine di manovra.

4.4. *Responsabilità per gli atterraggi esterni*

Art. 17 (responsabilità)

L'Associazione Svizzera di Elicotteri esige che tutti i terzi coinvolti che violano il dovere di diligenza possano essere resi corresponsabili.

4.5. *Pianificazione del territorio e protezione dell'ambiente*

Art. 18 Restrizioni di diritto aeronautico per costruzioni e impianti su aree d'atterraggio esterne

L'Aero-Club Svizzero chiede di modificare il titolo nel modo seguente: «Restrizioni di diritto aeronautico *per la costruzione di edifici e l'installazione di impianti* su aree d'atterraggio esterne». La normativa deve pertanto applicarsi alla costruzione di nuovi edifici e non a quelli già presenti, ad esempio ex aerodromi militari.

Art. 18 cpv. 1 (distinzione rispetto a un aerodromo)

L'Aero-Club Svizzero chiede di precisare il capoverso 1, nel senso che un'area d'atterraggio esterna non può essere considerata alla stregua di un aerodromo, a meno che si tratti di un ex aerodromo militare. La Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio chiede lo stralcio del capoverso 1, che elude la LPT.

Art. 18 cpv. 2 lett. c (superfici d'atterraggio)

La Conferenza dei delegati della protezione della natura e del paesaggio chiede lo stralcio della lettera c o perlomeno una limitazione alle eccezioni di cui all'articolo 11. Inoltre chiede un divieto assoluto di costruzione o di risistemazione del terreno nelle zone protette, in particolare per evitare di eludere l'articolo 24 della legge sulla pianificazione del territorio²⁵. Cinque associazioni ambientaliste esigono lo stralcio del capoverso 2, in quanto non è possibile accettare le piccole superfici di atterraggio, aggiungendo che non esiste una definizione di tali superfici. Anche il PS, la Conferenza dei servizi della caccia e della pesca e la Stazione ornitologica svizzera chiedono una definizione di questo tipo. Anche la Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio chiede lo stralcio della lettera c o perlomeno un divieto, in particolare per quanto concerne i serbatoi di carburante. Secondo la Commissione, in linea di principio non deve essere ammessa alcuna infrastruttura, in modo da evitare situazioni simili a quelle di un aerodromo. Il Cantone Ticino chiede un'attenzione per gli aspetti paesaggistici nell'autorizzare tali superfici d'atterraggio. Il Cantone dei Grigioni chiede che anche le piattaforme su terreni ripidi siano considerate alla stregua di superfici d'atterraggio con rivestimento duro e che tale principio sia fissato in una norma.

Art. 18 cpv. 3 (edifici e impianti non ammessi)

Un Cantone chiede che all'elenco degli impianti non ammessi siano aggiunti i chioschi di ristorazione, i parcheggi, gli impianti di collegamento e di infrastruttura (impianti sanitari).

²⁵ Legge federale del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (legge sulla pianificazione del territorio, LPT, RS 700)

Art. 18 cpv. 3 lett. c (divieto di piattaforme per il trasporto di persone a scopo turistico o sportivo)

Due rappresentanti dell'industria esigono una definizione precisa di «piattaforma» nell'articolo 2. Due rappresentanti dell'industria e un'associazione ambientalista chiedono una precisazione alla lettera c, secondo la quale solo le piattaforme «fisse» non sono autorizzate, mentre quelle amovibili devono esserlo perché sicure.

Art. 19 Stazionamento di aeromobili fuori degli aerodromi e delle aree d'atterraggio esterne in montagna

Art. 19 cpv. 1 (restrizione allo stazionamento)

Due rappresentanti dell'industria esigono che non vi siano restrizioni temporali allo stazionamento per ragioni meteorologiche o nel quadro di manifestazioni autorizzate. Per gli altri scopi lo stazionamento per più di 48 ore deve essere autorizzato. Un Cantone e sei rappresentanti dell'industria chiedono lo stralcio del capoverso 1, in quanto il divieto comporterebbe un numero inutile di voli di spostamento e, proprio nel caso di voli privati, uno stazionamento non avrebbe luogo affatto, considerati i quattro movimenti al mese prestabiliti per area d'atterraggio esterna, oppure il numero probabilmente esiguo di stazionamenti non avrebbe nessuna incidenza.

Art. 19 cpv. 2 (deroghe per lo stazionamento)

La Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio chiede che al capoverso 2 siano aggiunte condizioni chiare e restrittive. La Karen SA chiede che lo stazionamento sia possibile anche quando nella stessa regione vengono eseguiti diversi incarichi, altrimenti i voli non sarebbero redditizi e nemmeno ecologici. L'Associazione Svizzera di Elicotteri chiede che la norma del capoverso 2 non si applichi solamente ai voli a scopo di lavoro, ma a tutti i tipi di voli.

Art. 19 nuovo cpv. 3

Il Cantone Ticino chiede un nuovo capoverso 3, secondo il quale il comandante notifica alla competente autorità locale il luogo e la durata degli stazionamenti.

Art. 20 (obbligo di autorizzazione edilizia e di pianificare)

Il Cantone Ticino considera eccessivi i 1200 movimenti annui indicati nel rapporto esplicativo come limite per gli atterraggi esterni oltre il quale può verificarsi un impatto notevole sul territorio e sull'ambiente, in particolare se si fa un confronto con gli aerodromi attuali. Sempre secondo il Cantone Ticino, un congruo ordine di grandezza sarebbe piuttosto di 500-600 movimenti annui. Il Cantone chiede inoltre che l'UFAC elabori una direttiva che disciplini le questioni ambientali e di sicurezza; inoltre propone di limitare l'articolo 20 al disciplinamento dell'obbligo di pianificare e di spostare nell'articolo 21 gli altri punti concernenti l'autorizzazione edilizia. Il Cantone di Neuchâtel chiede che nell'articolo 20 sia specificato quali impianti sottostanno effettivamente all'obbligo di pianificare. Solo così è possibile garantire una prassi omogenea nei Cantoni. Tre rappresentanti dell'industria chiedono che l'articolo 20 sia cancellato senza essere sostituito, in quanto le attuali prescrizioni cantonali e comunali sono sufficienti. Secondo loro non è giusto che aree utilizzate più volte e non dotate di infrastruttura abbiano bisogno di un'approvazione. Il gruppo di lavoro ordinanza sugli at-

terraggi esterni chiede una regolamentazione secondo la quale per le aree d'atterraggio utilizzate più volte e in modo intenso sia necessaria solo un'autorizzazione del Comune e del proprietario fondiario. Sempre secondo il gruppo di lavoro, non devono essere autorizzati edifici e impianti non conformi alla zona.

Art. 20 cpv. 1 (obbligo di autorizzazione edilizia)

La Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio chiede che ogni infrastruttura fissa sia soggetta all'obbligo di autorizzazione. È necessario rinunciare alla menzione dell'articolo 22 LPT e, se proprio necessario, rimandare piuttosto all'articolo 24. Sempre secondo la Commissione, al fine di evitare innumerevoli questioni e problemi di attuazione, tutte le infrastrutture devono essere soggette all'obbligo di autorizzazione. Il Cantone di Berna chiede lo stralcio del capoverso 1, in quanto l'obbligo di autorizzazione edilizia a livello federale è disciplinato esclusivamente nella LPT.

Art. 20 cpv. 2 (obbligo di pianificare)

Il Cantone di Zurigo suggerisce di verificare l'opportunità di sottoporre i grandi impianti alla procedura di autorizzazione di cui all'articolo 27 OSIA.

Art. 20 cpv. 2 lett. a e b (criterio relativo all'obbligo di pianificare)

Il Centre Patronal, Aqua Nostra e quattro rappresentanti dell'industria chiedono lo stralcio del capoverso 2 lettera a. La norma comporterebbe infatti un obbligo di pianificare per quasi ogni area adibita a voli d'istruzione. Le scuole di volo sarebbero costrette a cambiare compartimento di terreno ogni anno. Il Cantone di Svitto e tre rappresentanti dell'industria chiedono che siano esplicitate a livello giuridico le espressioni «intenso» e «a più riprese». Il Cantone di Berna chiede un'aggiunta alla lettera, secondo la quale non il carico e lo scarico di carichi, ma anche quello di persone può essere intenso e ripetuto, con conseguente obbligo di pianificare. Due rappresenanti dell'industria chiedono lo stralcio della lettera b.

Art. 20 cpv. 3 (accordo del proprietario fondiario e del Comune d'ubicazione)

Il Cantone di Berna chiede un adeguamento secondo il quale il proprietario fondario deve dare il suo accordo, mentre il Comune d'ubicazione deve essere solamente sentito. Il Cantone Ticino chiede lo stralcio del capoverso 3, in quanto tale condizione è già in tutti i caso compresa nell'autorizzazione edilizia. Una procedura cantonale deve essere attivata solo per progetti aventi un'effettiva incidenza territoriale.

Art. 21 Procedura di autorizzazione edilizia

Il Cantone di Neuchâtel considera inadeguata la delega dell'autorizzazione edilizia ai Cantoni, in particolare perché tre servizi federali devono essere informati della decisione. Il Cantone di Svitto ritiene che la normativa dell'articolo 21 costituisca una violazione del principio del coordinamento in materia di diritto della pianificazione territoriale ai sensi dell'articolo 25a LPT. Secondo tale normativa, l'autorità responsabile del coordinamento raccoglie i pareri delle autorità federali. Dal canto suo, l'UFAC deve fornire una valutazione riguardo al concetto di «infrastrutture minori». Ciò tuttavia non è previsto nell'avamprogetto di ordinanza. Sempre secondo il Cantone di Neuchâtel, sorprende il fatto che all'UFAC sia concesso un diritto di ricorso, visto che l'Ufficio non potrebbe essere invitato a fornire una valutazione.

Art. 22 Precauzioni

I Verdi, il Bündner Waldwirtschaftsverband e sei associazioni ambientaliste lamentano la mancanza di una spiegazione del concetto di «inconvenienti eccessivi». I Verdi e cinque associazioni ambientaliste chiedono la suddivisione dell'articolo 22 in una lettera a, in cui si stabilisce che zone residenziali, ospedali e scuole non devono essere esposti a inconvenienti eccessivi e in una lettera b, secondo cui le zone protette di cui all'articolo 23 non devono subire inconvenienti eccessivi. Essi chiedono pertanto una protezione assoluta per le zone di protezione. Il PS esige che le zone elencate siano protette da «qualsiasi inconveniente». I Verdi chiedono che le zone menzionate e in più un'area nel raggio di 500 metri non subiscano inconvenienti. Di conseguenza, questi 500 metri andrebbero inclusi in altre disposizioni dell'avamprogetto di ordinanza (art. 29 cpv. 1 lett. g, art. 31 cpv. 1 lett. e e art. 34 lett. i). Il Cantone di Soletta esige una regolamentazione che sancisca la protezione degli impianti di trasporto pubblici dai rischi legati agli atterraggi esterni. Il Cantone di Svitto auspica una quota di sorvolo minima per le zone menzionate all'articolo 22 e propone come valore 300 metri. Il Cantone Ticino suggerisce che i sorvoli di dette zone devono essere evitati e auspica misure concrete come ad esempio l'impiego di velivoli meno rumorosi.

Art. 23 Restrizioni nelle zone protette

Il Centre Patronal, Economiesuisse e cinque rappresentanti dell'industria chiedono lo stralcio dell'intero articolo 23, in quanto limita eccessivamente tutto il settore dei voli a scopo di lavoro e colpisce fortemente il turismo e l'edilizia. Secondo questi partecipanti, la norma penalizzerebbe l'aviazione rispetto ad altri vettori di trasporto. A questo proposito fanno presente che il trasporto aereo è spesso quello con minore impatto e ritengono che vada limitata l'attribuzione eccessiva della denominazione di zona protetta. Il Cantone di Svitto esige che gli atterraggi esterni siano consentiti sempre nell'ambito di utilizzazioni a scopo agricolo, alpestre e forestale nonché per la cura dei biotopi nelle zone protette, in quanto dette aree sono spesso interessate da voli urgenti, in particolare per interventi di manutenzione, approvvigionamento e per la cura dei boschi. Esso ritiene che la regolamentazione prevista con relativo regime di deroghe comporti oneri amministrativi eccessivi e che l'attribuzione di competenze alla Confederazione nei capoversi 3 e 4 interferisca con la sovranità dei Cantoni.

La Conferenza dei direttori cantonali delle foreste esige che i divieti siano ridotti a un minimo assoluto, in particolare nelle bandite federali, affinché sia garantita la cura del bosco di protezione. Aggiunge che la regolamentazione proposta nell'avamprogetto va ben oltre le direttive della relativa legislazione (legge sulla protezione della natura e del paesaggio²⁶ e legge sulla caccia²⁷).

Il Cantone di Argovia chiede che sia stabilita una quota di sorvolo minima per le zone protette e auspica un divieto per le simulazioni a terra. Il Cantone di Vaud auspica una quota minima di sorvolo di 450 metri e una zona cuscinetto di 500 metri intorno alle zone protette. I Verdi, il PS, sei associazioni ambientaliste e il CAS esigono una quota di sorvolo minima e una zona cuscinetto di 500 metri. Il Cantone Ticino lamenta il fatto che il problema delle emissioni foniche nelle zone residenziali e turistiche sia trascurato, considerato che esso è particolarmente accentuato nel caso di sorvoli effettuati nell'ambito di atterraggi esterni. Sempre secondo il Cantone Ticino, in virtù del principio della prevenzione, andrebbero prese

²⁶ Legge federale del 1° luglio 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN, RS 451)

²⁷ Legge federale del 20 giugno 1986 su la caccia e la protezione dei mammiferi e degli uccelli selvatici (legge sulla caccia, LCP, RS 922.0)

misure alla fonte del problema.

Art. 23 cpv. 1 (zone con divieto di atterraggi esterni)

Il Cantone dei Grigioni esige che gli atterraggi esterni nell'ambito di voli a scopo di lavoro, in particolare i voli di approvvigionamento in zone centrali dei parchi nazionali, siano possibili senza autorizzazione anche in futuro. Ritiene che il divieto di atterraggi esterni nell'ambito di voli a scopo di lavoro nelle bandite federali debba essere soppresso. Tale divieto, infatti, è considerato tra l'altro come un ulteriore inutile ostacolo alla creazione di nuovi parchi nazionali. Sempre secondo il Cantone dei Grigioni, le disposizioni in materia di protezione complicano i voli a scopo di lavoro e la cura dei boschi di protezione nei Cantoni di montagna.

La Conferenza dei servizi della caccia e della pesca, i Verdi, il PS e cinque associazioni ambientaliste chiedono un divieto di atterraggi esterni nelle zone di tranquillità per la fauna selvatica giuridicamente vincolanti. Gli obiettivi di protezione di queste zone cantonali (protezione della selvaggina da persone desiderose di riposo, prevenzione di fughe di animali che costano loro energia, prevenzione di danni nei boschi di protezione) verrebbero elusi a causa degli atterraggi esterni.

Il Cantone di Basilea Città fa notare che il venir meno dell'autorizzazione per atterraggi esterni significa anche il venir meno del consenso specifico del proprietario fondiario. Di conseguenza, non potrebbero essere più vietati espressamente gli atterraggi esterni nelle zone di protezione delle acque sotterranee. Pertanto il Cantone di Basilea Città chiede di integrare nell'articolo 23 cpv. 1 un chiaro divieto per atterraggi esterni nelle zone di protezione delle acque sotterranee S2.

La Conferenza dei delegati della protezione della natura e del paesaggio, il Cantone di Lucerna, i Verdi, il PS e sei associazioni ambientaliste chiedono l'inserimento dei prati secchi (ordinanza sui prati secchi²⁸) d'importanza nazionale nel capoverso 1.

La Conferenza dei delegati della protezione della natura e del paesaggio, i Verdi, la Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio e sei associazioni ambientaliste chiedono l'inserimento delle zone palustri di particolare bellezza e di importanza nazionale²⁹ nell'articolo, in quanto gli atterraggi esterni non sono compatibili con gli obiettivi della loro protezione.

Il CAS auspica di poter partecipare alla delimitazione delle zone palustri di particolare bellezza e di importanza nazionale (nel quadro del cpv. 3) oppure che le zone palustri siano per principio già protette con il loro inserimento nel capoverso 1.

La Conferenza dei delegati della protezione della natura e del paesaggio, i Cantoni di Neuchâtel, Berna, Soletta, San Gallo e Zugo nonché il PS chiedono l'inserimento delle zone protette cantonali (vale a dire quelle poste sotto la tutela dei Cantoni) nelle zone protette di cui al capoverso 1. Ciò permette di non eludere gli sforzi compiuti a favore della protezione.

I Cantoni di Neuchâtel e Berna, il PS e la Commissione federale per la protezione della natu-

²⁸ Ordinanza del 13 gennaio 2010 sulla protezione dei prati e pascoli secchi d'importanza nazionale (ordinanza sui prati secchi, OPPS, RS 451.37)

²⁹ Ordinanza del 1° maggio 1996 sulla protezione delle zone palustri di particolare bellezza e di importanza nazionale (ordinanza sulle zone palustri, RS 451.35)

ra e del paesaggio chiedono l'inserimento delle zone IFP³⁰ nelle zone protette di cui al capoverso 1. In molti casi si tratta di habitat sensibili e zone ricreative.

Il Cantone di Berna, i Verdi, il PS e sei associazioni ambientaliste chiedono che le zone di silenzio nel paesaggio delimitate dall'UFAC vengano inserite tra le zone protette di cui al capoverso 1. Gli stessi partiti e le associazioni ambientaliste chiedono inoltre l'inserimento delle zone di riproduzione degli anfibi in detto capoverso. Questa richiesta è motivata con le prescrizioni dell'articolo 18 capoverso 1 LPN, che recitano: "L'estinzione di specie animali e vegetali indigene deve essere prevenuta mediante la conservazione di spazi vitali sufficienti (biotopi) e altri provvedimenti adeguati. Nel prendere questi provvedimenti sarà tenuto conto degli interessi agricoli e forestali degni di protezione. Devono essere segnatamente protetti le zone ripuali, le praterie a carice e le paludi, le fitocenosi forestali rare, le siepi, i boschetti in terreni aperti, i prati secchi e altri siti che nell'equilibrio naturale hanno una funzione compensatrice o presentano condizioni favorevoli alle biocenosi."

I Verdi, cinque associazioni ambientaliste e il CAS chiedono l'inserimento delle riserve della biosfera nelle zone protette di cui al capoverso 1, mentre un partito chiede l'inserimento delle zone centrali delle riserve della biosfera, motivando la richiesta anche in questi casi con le prescrizioni della LPN succitate.

I Verdi, il PS e cinque associazioni ambientaliste chiedono l'inserimento delle zone centrali dei parchi naturali periurbani nelle zone protette di cui al capoverso 1, adducendo le stesse motivazioni di cui sopra.

I Verdi auspicano l'inserimento delle zone umide protette secondo la Convenzione di Ramsar nelle zone protette di cui al capoverso 1.

Helvetia Nostra chiede l'inserimento dei corridoi REN (corridoi faunistici) nelle zone protette di cui al capoverso 1.

Helvetia Nostra chiede una nuova lettera dal seguente tenore: «Les sites sur lesquels résident des espèces menacées ou sensibles aux dérangements causés par les activités humaines, visés aux articles 18 et 20 de la loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage, ainsi qu'aux art. 14 et 16 de l'ordonnance fédérale du 16 janvier 1991 sur la protection de la nature et du paysage.»

I Cantoni di Glarona, Sciaffusa e Ticino suggeriscono di verificare se vincolare anche le zone protette comunali al divieto per atterraggi esterni.

Il gruppo di lavoro ordinanza sugli atterraggi esterni chiede una nuova formulazione, secondo la quale gli atterraggi esterni nelle zone protette di cui alle lettere a-f sono ammessi soltanto se sono circoscritti al luogo o se hanno un legame diretto con la zona protetta; pertanto un'autorizzazione eccezionale non è necessaria. Il gruppo di lavoro aggiunge che la prevista procedura di autorizzazione è rigida, comporta una concentrazione di emissioni foniche, viola la sovranità dei Cantoni e in certi casi costringerebbe le imprese a chiudere il loro esercizio.

L'Associazione Svizzera di Elicotteri chiede che le zone protette siano citate nel capoverso 1, ma senza restrizioni.

³⁰ Ordinanza del 10 agosto 1977 riguardante l'inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali (OIFP, RS 451.11)

Eagle Helicopter e il Consigliere nazionale Darbellay esigono che tutti i voli a scopo di lavoro siano esentati dalla regolamentazione dell'articolo 23, altrimenti viene ostacolata l'attività edilizia e ignorati gli interessi economici. Già oggi gli elicotteri vengono impiegati solo dove non sono possibili alternative per motivi di costi.

L'Aero-Club Svizzero chiede la sostituzione di «vietati» con «limitati».

Art. 23 cpv. 1 lett. a (zone centrali dei parchi nazionali)

Un rappresentante dell'industria esige che siano ammessi i voli effettuati nell'ambito dell'esercizio del parco nazionale e la relativa infrastruttura, precisando che il rilascio dell'autorizzazione debba essere delegato alla direzione del parco e aggiungendo che spesso l'elicottero costituisce il mezzo di trasporto con minore impatto. Tre altri rappresentanti dell'industria esigono che la lettera a venga cancellata senza essere sostituita, altrimenti le stazioni di ricerca non potrebbero più essere approvvigionate e non sarebbe più possibile raggiungere i ponti in caso di inondazioni, ad esempio per evacuare visitatori del parco.

Art. 23 cpv. 1 lett. b e d (torbiere alte e torbiere di transizione, paludi)

L'Aero-Club Svizzero chiede una raccomandazione anziché un divieto per le torbiere alte e le torbiere di transizione, precisando che spesso l'elicottero è il mezzo di trasporto con minore impatto in queste zone. Quattro rappresentanti dell'industria chiedono lo stralcio della lettera b, in quanto la norma ostacolerebbe l'attività edilizia e significherebbe ignorare gli interessi economici. Già oggi gli elicotteri vengono impiegati solo dove non sono possibili alternative per motivi di costi. Il Bündner Waldwirtschaftsverband chiede lo stralcio delle lettere b e d, poiché in tali zone sono presenti molti boschi di protezione che devono essere curati in maniera adeguata. Quattro rappresentanti dell'industria chiedono che il divieto di atterraggi esterni si applichi solo durante il periodo di vegetazione.

Art. 23 cpv. 1 lett. c (riserve d'uccelli acquatici e migratori)

Cinque rappresentanti dell'industria chiedono lo stralcio della lettera c. Il divieto infatti significherebbe ignorare gli interessi economici. Secondo il loro parere, gli elicotteri verrebbero impiegati solo in caso di assoluta necessità. Essi aggiungono che gli uccelli migratori non rimangono in queste zone tutto l'anno e le riserve popolate da questi animali possono essere notificate via ATIS³¹.

Art. 23 cpv. 1 lett. e (zone golenali)

Quattro rappresentanti dell'industria chiedono lo stralcio della lettera e. Il divieto infatti significherebbe infatti ignorare gli interessi economici. Secondo il loro parere, gli elicotteri verrebbero impiegati solo in caso di assoluta necessità e spesso l'elicottero costituisce il mezzo di trasporto con minore impatto in queste zone. Anche il Bündner Waldwirtschaftsverband chiede lo stralcio della lettera e, in quanto questo tipo di zone, ad esempio nel Cantone dei Grigioni, è presente a tutte le quote e il divieto o l'obbligo di autorizzazione limiterebbe eccessivamente la gestione dei boschi.

³¹ *Automatic Terminal Information Service* (servizio automatico d'informazione terminale via radio)

Art. 23 cpv. 1 lett. f (bandite federali)

Cinque rappresentanti dell'industria e due associazioni economiche chiedono lo stralcio della lettera f, in quanto la norma ostacolerebbe la manutenzione flessibile delle zone boschive e l'attività edilizia e significherebbe ignorare gli interessi economici. Secondo il loro parere, le fasce orarie messe a disposizione sono troppo brevi per effettuare i voli e i lavori necessari (trasporto di legna, cura dei boschi di protezione, controllo delle linee ad alta tensione) e l'approvvigionamento dei rifugi di montagna sarebbe reso impossibile. Stando ai guardiacaccia, la selvaggina non è disturbata dagli elicotteri.

Art. 23 cpv. 2 (voli a scopo di lavoro nelle bandite federali)

I Verdi, cinque associazioni ambientaliste e il CAS chiedono una proroga del divieto di atterraggi esterni nelle bandite federali. Secondo il parere, il divieto deve durare dal 1° settembre al 31 luglio, in quanto in alcune zone la caccia comincia già prima del mese di novembre e la proroga permetterebbe alla selvaggina di vivere indisturbata nelle bandite federali.

Il parco nazionale svizzero chiede una normativa secondo la quale il divieto di atterraggi esterni per voli a scopo di lavoro non si applica nelle zone protette, mentre per i voli è necessaria sempre un'autorizzazione da parte del servizio responsabile della zona protetta, come ad esempio la direzione del Parco nazionale.

Gastrosuisse chiede l'esenzione dei voli a scopo di lavoro dai divieti di cui all'articolo 23 capoverso 1, altrimenti sarebbe minacciata l'esistenza stessa dei ristoranti di montagna e dell'economia alpestre (voli di approvvigionamento).

Il Cantone di Vaud chiede che per le riserve d'uccelli acquatici e migratori sia ripresa la stessa regolamentazione applicata alle bandite federali (divieto dal 1° novembre al 31 luglio). Aggiunge che devono essere esentati dai divieti gli atterraggi esterni nell'ambito della cura dei boschi di protezione e degli interventi di difesa dai pericoli naturali. Il Cantone del Vallese esige che i divieti non siano applicati all'approvvigionamento dei rifugi di montagna, ai voli per l'economia alpestre, all'attività edilizia e ai controlli delle linee di trasporto dell'energia elettrica come pure ai voli nell'ambito dell'esercizio dei comprensori sciistici. Il Cantone di Berna auspica che i voli per la cura dei boschi di protezione e per gli interventi di difesa dai pericoli naturali non siano soggetti ai divieti.

Art. 23 cpv. 3 (restrizioni di decollo e d'atterraggio)

La Stazione ornitologica svizzera e il Cantone di Friburgo chiedono un ampliamento del capoverso 3, nel senso che i Cantoni possono proporre al DATEC le zone da proteggere, precisando che ad esse deve essere applicato il divieto della stessa durata di quello proposto per le bandite federali. Il Cantone di Zurigo propone di procedere subito a un inventario. I Verdi e cinque associazioni ambientaliste chiedono che, nell'ambito del capoverso 3, vengano emanate restrizioni di decollo e d'atterraggio nelle zone IFP e nelle zone protette cantonali e che tale principio sia stabilito espressamente nel capoverso 3. La Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio, che ha chiesto l'inserimento delle zone IFP e delle zone palustri nel capoverso 1 dell'articolo 23, chiede per il capoverso 3 una regolamentazione sulle eccezioni per questo tipo di zone protette. Tre rappresentanti dell'industria chiedono che sia il Consiglio federale e non il DATEC a emanare disposizioni sulla protezione di altre zone. Così facendo si garantisce un consenso più ampio sulla decisione presa. Quattro altri rappresentanti dell'industria chiedono lo stralcio del capoverso 3, in quanto la

sua applicazione comporta rischi incalcolabili.

Art. 23 cpv. 4 (restrizioni di sorvolo)

Il Cantone di Ginevra desidera che le restrizioni ai sorvoli possano essere emanate non solo nelle zone protette, ma anche nelle zone fortemente popolate, in modo da proteggere queste ultime da rumori eccessivi. La Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio chiede che siano stabilite quote minime di sorvolo per queste zone. La Stazione ornitologica svizzera chiede una regolamentazione supplementare per i decolli e gli atterraggi in queste zone. Quattro rappresentanti dell'industria chiedono che sia il Consiglio federale e non il DATEC a delimitare le zone protette secondo il capoverso 4, in modo da poter garantire un consenso più ampio. Il Bündner Waldwirtschaftsverband chiede che, analogamente al capoverso 3, sia sancita anche al capoverso 4 la consultazione degli ambienti interessati. Tre rappresentanti dell'industria chiedono lo stralcio del capoverso 3.

Art. 23 cpv. 5 (pubblicazione delle zone protette)

L'Associazione Svizzera di Elicotteri chiede un adeguamento del capoverso 5, asserendo che le zone protette devono sì essere pubblicate nella carta degli ostacoli alla navigazione aerea, ma senza l'emanazione di restrizioni. Aggiunge che questi dati dovrebbero essere messi a disposizione gratuitamente anche in formato elettronico. Un Cantone ritiene che la pubblicazione delle zone protette nella carta degli ostacoli alla navigazione aerea sia una misura inadeguata, in quanto queste carte contengono già molte indicazioni e diventerebbero quindi illeggibili.

Art. 23 nuovo cpv. 6

Il Cantone di Argovia chiede che le decisioni prese dal DATEC in virtù dei capoversi 3 e 4 siano impugnabili e che i Cantoni siano legittimati a presentare ricorso. Questo principio deve essere stabilito in un nuovo paragrafo. L'Unione Svizzera dei Contadini e l'Economia forestale Svizzera chiedono un nuovo capoverso 6, nel quale la regolamentazione prevista all'articolo 23 lettere b, d e f non valga per gli atterraggi esterni a scopo agricolo o forestale. La Conferenza dei delegati della protezione della natura e del paesaggio chiede un nuovo capoverso 6, secondo il quale le zone di cui al capoverso 1 lettere b, c e d siano inserite nelle carte degli ostacoli alla navigazione aerea e sufficientemente protette da zone cuscinetto.

4.6. Aeromobili senza motore

Art. 24 Disposizioni applicabili

Il Cantone di Neuchâtel chiede che gli articoli 18-21 diventino vincolanti anche per gli alianti.

Art. 25 Atterraggi esterni per motivi di sicurezza

Otto rappresentanti dell'industria chiedono lo stralcio dell'articolo 25, sostenendo che questa norma non rientra nel campo di applicazione dell'OAEs e che la protezione della vita e dell'integrità personale prevale in ogni caso. Secondo loro, questi aspetti sono già disciplinati dall'annesso 2 OACI, capitolo 2.3.1 e dall'articolo 6 capoversi 1 e 2 dell'ordinanza su i diritti e

i doveri del comandante d'aeromobile³².

Art. 26 Norme d'esercizio per alianti da pendio

Aqua Nostra, l'Aero-Club Svizzero e la Federazione Svizzera di Volo Libero (FSVL) considerano questa norma imperativa eccessivamente restrittiva. La FSVL chiede che l'articolo venga riformulato, specificando la partecipazione della Federazione all'elaborazione delle norme d'esercizio d'intesa con l'UFAM e l'UFAC. Aqua Nostra e l'Aero-Club Svizzero chiedono lo stralcio dell'articolo 26. La Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio e la Stazione ornitologica svizzera chiedono che l'articolo 26 sia esteso anche ai paloni. Un Cantone si esprime a favore dell'estensione a tutti i tipi di aeromobili senza motore.

4.7. Manifestazioni aeronautiche pubbliche

Art. 27 (manifestazioni aeronautiche pubbliche)

La Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio, l'Associazione svizzera per la protezione degli uccelli e la Stazione ornitologica svizzera chiedono che nelle zone protette di cui all'articolo 23 siano vietate le manifestazioni aeronautiche. Inoltre, la Stazione ornitologica svizzera chiede che l'ordinanza in questione non preveda in generale deroghe per le manifestazioni aeronautiche.

4.8. Restrizioni per singole categorie di voli

4.8.2. Trasporti di persone a scopo turistico o sportivo

Art. 29 Restrizioni

Il gruppo di lavoro ordinanza sugli atterraggi esterni chiede che, nell'ambito di voli a scopo turistico o sportivo, a partire da quattro movimenti giornalieri sulla stessa area diventi indispensabile l'accordo del Comune d'ubicazione. Heliswiss chiede di completare l'articolo 29 con l'articolo 31 capoverso 2 (atterraggi nei pressi degli aerodromi). A suo avviso, in relazione agli atterraggi nei pressi degli aerodromi, una differenziazione degli scopi di volo non è ammissibile. I Verdi chiedono di vietare gli atterraggi esterni nell'ambito di voli a scopo turistico o sportivo il sabato, la domenica e nei giorni festivi con l'aggiunta della nuova lettera h. Il Cantone di Zurigo chiede almeno l'esame di un simile divieto, nonché di limitare a quattro il numero massimo di movimenti mensili ammessi sulla stessa aerea nell'ambito di voli a scopo turistico o sportivo.

Art. 29 cpv. 1 lett. b (restrizioni nelle zone residenziali)

Heliswiss e l'Associazione Svizzera di Elicotteri chiedono che la pausa di mezzogiorno sia prevista soltanto per i centri abitati, dato che nei centri non abitati il rumore non disturba nessuno.

³² Ordinanza del 22 gennaio 1960 su i diritti e i doveri del comandante d'aeromobile (RS 748.225.1)

Art. 29 cpv. 1 lett. c (restrizioni di notte)

I Cantoni di Appenzello Interno e di Soletta chiedono di prolungare il periodo di applicazione del divieto di atterraggi esterni (dalle 20.00 alle 07.00 anziché dalle 22.00 alle 06.00). In questo modo, secondo loro, si garantisce alla popolazione la protezione contro il rumore nelle ore marginali della giornata.

Art. 29 cpv. 1 lett. d (restrizioni dalle 12:15 alle 13:15)

Il Cantone di Appenzello Interno chiede che la pausa di mezzogiorno sia prolungata di 15 minuti (dalle 12:00 alle 13:15 anziché dalle 12:15 alle 13:15) così da rispettare in modo più appropriato le esigenze e le abitudini della popolazione. Il Cantone del Vallese, il Centre Patronal, 10 rappresentanti dell'industria, Aqua Nostra e l'Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici chiedono invece lo stralcio della pausa di mezzogiorno, non ritenendola più adeguata ai tempi, causa di ritardi nell'effettuazione di voli importanti, fonte di minaccia per la sicurezza a causa di contingenze temporali (regolamentazione non paragonabile con nessun'altra nel settore dei trasporti), nonché priva di efficacia nelle zone rurali. Secondo loro, nei centri abitati, le imprese si attengono già alla consuetudine e si astengono quindi dall'effettuare voli nella pausa di mezzogiorno.

Art. 29 cpv. 1 lett. e (restrizioni nei pressi degli aerodromi)

Tre rappresentanti dell'industria propongono che per gli atterraggi esterni nei pressi degli aerodromi si applichino le prescrizioni del servizio di sicurezza aerea.

Art. 29 cpv. 1 lett. f (restrizioni nei pressi degli esercizi pubblici e degli assembramenti)

Quattro rappresentanti dell'industria e il Cantone del Vallese chiedono lo stralcio della lettera f, poiché molti esercizi pubblici auspicano poter accogliere i clienti che si spostano in elicottero. Secondo loro, nulla giustifica, neppure considerazioni legate alla sicurezza, che una coppia di sposi, ad esempio, atterri in mezzo alla natura. Inoltre, l'espressione «grandi assembramenti di persone» non è a loro giudizio chiara. Sottolineano inoltre che proprio nei rifugi di montagna del CAS le piattaforme per gli atterraggi di elicotteri sarebbero sempre situate nelle immediate adiacenze. Altri quattro rappresentanti dell'industria chiedono di permettere gli atterraggi a una distanza inferiore a 100 m dagli esercizi pubblici, sempreché non sussista alcun pericolo. Due rappresentanti dell'industria chiedono che venga perlomeno stralciato il termine «esercizi pubblici» dalla lettera f e sostituito «raggio» con «distanza». Ritengono inoltre che, dal luogo in cui si trattengono, i clienti non si sentirebbero infastiditi dagli atterraggi esterni, bensì incuriositi dallo spettacolo. La Karen SA giudica positivamente la disposizione sotto il profilo della sicurezza, sottolinea però che diversi esercizi pubblici non potrebbero più essere raggiunti in elicottero. I Verdi chiedono di aumentare a 500 m la distanza minima dagli esercizi pubblici e dai grandi assembramenti di persone. Per il Cantone di Zugo sarebbe opportuno valutare l'estensione della regolamentazione ad altre infrastrutture sensibili al rumore quali scuole, case di riposo o alberghi.

Art. 29 cpv. 1 lett. g (restrizioni nelle zone protette)

I Cantoni di Argovia e del Vallese chiedono per le zone palustri di particolare bellezza e importanza nazionale il divieto di atterraggi esterni nell'ambito di voli a scopo turistico o sportivo. Inoltre, auspicano il divieto di qualsiasi tipo di costruzione in queste zone, indipendentemente dallo scopo del volo.

Art. 29 cpv. 2

I Verdi, cinque associazioni ambientaliste e il CAS chiedono lo stralcio del capoverso 2 poiché questo allenta le restrizioni di cui al capoverso 1. Ritengono che proprio le regioni turistiche hanno un interesse all'effettuazione della pausa. Un Cantone chiede che almeno il Cantone di ubicazione sia tenuto a dare l'assenso agli atterraggi esterni secondo il capoverso 2.

Art. 30 Autorizzazioni eccezionali per atterraggi esterni a più di 1100 m di altitudine

Art. 30 cpv. 2 (durata limitata delle deroghe)

L'Aero-Club Svizzero e Aerosuisse chiedono di innalzare il limite a 10 giorni per tenere conto adeguatamente dei fine settimana prolungati. L'Associazione Svizzera di Elicotteri e il gruppo di lavoro ordinanza sugli atterraggi esterni sono d'accordo col limitare le deroghe, ma non con l'indicazione della durata massima.

Art. 30 cpv. 3 (possibili scopi di volo)

L'Associazione Svizzera di Elicotteri chiede lo stralcio del capoverso 3, ritenendo che le deroghe debbano essere di norma ammesse. Secondo l'associazione, nulla giustifica le restrizioni indicate.

Art. 30 cpv. 3 lett. a (manifestazioni sportive)

La Societed Glista Libra Samedan chiede lo stralcio della lettera a, asserendo che le grandi manifestazioni devono essere raggiungibili via terra. Helvetia Nostra ritiene che gli atterraggi esterni secondo la lettera a debbano essere possibili soltanto se finalizzati alla sicurezza dei partecipanti alla manifestazione. Il Cantone del Vallese auspica l'estensione delle deroghe agli eventi a carattere cantonale.

Art. 30 cpv. 3 lett. b (festività)

L'Associazione Svizzera di Elicotteri chiede che per le deroghe secondo la lettera b sia sufficiente il criterio dell'importanza regionale delle manifestazioni e che vengano stralciati gli aggettivi «tradizionali», «culturali» e «religiose». Inoltre, ritiene che il termine «festività» sia poco chiaro e che sia meglio optare per «manifestazione».

Art. 30 cpv. 3 lett. c (guasti agli impianti di trasporto)

L'Aero-Club Svizzero e Aerosuisse chiedono lo stralcio dell'aggettivo «imprevisti», poiché simili guasti sono di norma sempre non prevedibili, e la sostituzione dell'espressione «importanza turistica» con «importanza economica».

Art. 30 nuovo cpv. 4

I Verdi, cinque associazioni ambientaliste e il CAS chiedono l'introduzione di un nuovo capoverso (cpv. 4) che obblighi l'UFAC a pubblicare sulla sua pagina Internet tutte le autorizzazioni eccezionali rilasciate secondo l'articolo 30, cioè a garanzia della trasparenza e dell'applicazione restrittiva delle deroghe.

4.8.3. Voli a scopo di lavoro

Art. 31 Restrizioni

L'Unione Svizzera dei Contadini, l'Economia forestale Svizzera e l'Aero-Club Svizzero chiedono l'introduzione di un nuovo capoverso (cpv. 4), che escluda dalle disposizioni dell'articolo 23 i voli destinati a un'impresa agricola o quelli a scopo agricolo o forestale, considerato che questi voli sono effettuati al margine oppure all'interno di queste zone, sono difficilmente pianificabili e richiedono flessibilità. Il Cantone di Zugo chiede una limitazione al minimo indispensabile dei trasporti di materiali con elicotteri all'interno di centri abitati, in applicazione del principio di prevenzione sancito all'articolo 11 capoverso 2 della legge federale sulla protezione dell'ambiente³³.

Art. 31 cpv. 1

Il Cantone di Zurigo chiede l'introduzione di una pausa di mezzogiorno per gli atterraggi esterni nell'ambito di voli a scopo di lavoro.

Art. 31 cpv. 1 lett. a (limite d'altitudine per i voli a scopo turistico o sportivo)

Gastrosuisse chiede lo stralcio della lettera a, dato che il trasporto di persone a scopo turistico o sportivo è per definizione escluso dai voli a scopo di lavoro. La Karen SA chiede di ammettere il trasporto di passeggeri anche sui voli a scopo di lavoro dato che questi vengono effettuati ad ogni modo. Gli abusi, ovvero trasporti di persone a scopo turistico o sportivo dissimulati come voli a scopo di lavoro, non devono essere permessi. L'Aero-Club Svizzero chiede una formulazione meno restrittiva. In particolare alla lett. a, secondo l'associazione va aggiunto che i voli a scopo di lavoro, sui quali sono contemporaneamente trasportate persone a scopo turistico o sportivo, sono ammessi nell'ambito di una manifestazione o in virtù di un'autorizzazione d'atterraggio unica.

Art. 31 cpv. 1 lett. b (limitazioni di domenica e nei giorni festivi)

I Verdi e cinque associazioni ambientaliste chiedono di vietare di sabato gli atterraggi esterni nell'ambito di voli a scopo di lavoro. Il Centre Patronal, Economiesuisse, otto rappresentanti dell'industria e un'associazione ambientalista chiedono invece la soppressione del divieto di atterraggi esterni di domenica e nei giorni festivi (stralcio della lett. b). Secondo loro, numerosi voli d'interesse pubblico (voli per riprese video e fotografiche, approvvigionamento dei rifugi di montagna, distacchi preventivi di valanghe, controlli della circolazione stradale, operazioni antincendio) sarebbero colpiti da questa disposizione. Ritengono anche che i diretti interessati non sarebbero disturbati da questi voli, mentre chi non è direttamente interessato probabilmente lo sarebbe, ma questo non è rilevante. Se proprio si vuole mantenere questa

³³ Legge federale del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente (legge sulla protezione dell'ambiente, LPAmb, RS 814.01)

disposizione, secondo essi, dovrebbe essere redatta in forma di raccomandazione e non di divieto. Gastrosuisse non intende modificare il divieto di atterraggi esterni nell'ambito di voli a scopo di lavoro di domenica e nei giorni festivi, a meno che lo scopo di lavoro non richieda simili atterraggi oppure l'atterraggio esterno sia necessario a seguito di eventi imprevisti.

Art. 31 cpv. 1 lett. c (restrizioni di notte)

I Verdi e cinque associazioni ambientaliste lamentano la mancanza di chiarezza del termine «notte» e chiedono pertanto di precisare l'arco temporale, ovvero dalle 20.00 alle 08.00.

Art. 31 cpv. 1 lett. d (restrizioni nei pressi degli aerodromi)

Il Cantone Ticino chiede di innalzare la distanza attorno agli aerodromi di 5 km, poiché a 500 m dall'asse della pista gli aeromobili si trovano soltanto a circa 30 m dal suolo e la sicurezza potrebbe essere seriamente compromessa.

Art. 31 cpv. 1 lett. e (restrizioni nelle zone protette)

Quattro associazioni economiche e sette rappresentanti dell'industria chiedono lo stralcio della lett. e, che avrebbe conseguenze su troppe zone, creerebbe un eccessivo onere amministrativo e finanziario connesso al rilascio delle autorizzazioni eccezionali e farebbe venir meno la flessibilità. Se proprio necessario, essi ritengono che sarebbe più opportuno introdurre raccomandazioni. Inoltre, avanzano la richiesta d'inserire le zone protette nell'AIP³⁴ e di riportarle su carte aeronautiche adatte.

Art. 31 cpv. 3 (eccezioni per i voli di lavoro)

Il Cantone di Argovia chiede che gli atterraggi esterni effettuati d'urgenza di domenica e nei giorni festivi nell'ambito di voli a scopo di lavoro siano comunicati anche all'autorità cantonale competente. Heliswiss chiede di modificare il capoverso 3 in modo che gli atterraggi esterni nell'ambito di voli a scopo di lavoro siano ammessi, caso per caso, di domenica e nei giorni festivi. Secondo Heliswiss, ciò eviterebbe di dover specificare cosa si intende per «urgenti» e al tempo stesso il numero dei movimenti verrebbe mantenuto molto basso. Il Cantone Ticino chiede che siano assimilati agli atterraggi esterni urgenti anche quelli effettuati in relazione alla caccia. Eagle Helicopter e il Consigliere nazionale Christophe Darbellay chiedono lo stralcio dell'obbligo di notifica del comandante all'UFAC. Inoltre, essi ritengono che occorra definire cosa si intende per «urgente».

Art. 32 Autorizzazioni eccezionali per atterraggi esterni in zone protette di cui all'articolo 23 capoversi 1 e 3

Cinque associazioni ambientaliste, la Stazione ornitologica svizzera, i Verdi e il CAS chiedono, ai fini della trasparenza, che le autorizzazioni eccezionali di cui all'articolo 32 siano pubblicate sulla pagina Internet dell'UFAC. Il CAS auspica che le autorizzazioni eccezionali possano essere rilasciate anche in relazione all'articolo 23 capoverso 2, affinché possa essere garantito l'approvvigionamento dei rifugi di montagna. Il Bündner Waldwirtschaftsverband chiede il rilascio di autorizzazioni eccezionali in relazione all'articolo 23 capoverso 4, motivando la richiesta col fatto che per le restrizioni bisogna sempre prevedere anche delle dero-

³⁴ *Aeronautical Information Publication*, Manuale d'informazione aeronautica di Skyguide destinato ai piloti

ghe. L'Unione Svizzera dei Contadini, l'Economia forestale Svizzera e l'Aero-Club Svizzero chiedono che i voli di lavoro destinati a un'impresa agricola o quelli a scopo agricolo o forestale siano autorizzati nelle zone protette di cui all'articolo 23. Il regime delle autorizzazioni eccezionali è da essi considerato complesso e delicato, visto che potrebbe creare una dipendenza degli agricoltori dalle imprese di trasporto con elicotteri. La Società Svizzera degli Impresari-Costruttori e l'Aero-Club Svizzero chiedono di inserire un nuovo capoverso (cpv. 4) secondo cui i voli effettuati nell'ambito di lavori di costruzione devono essere esclusi dalle restrizioni previste all'articolo 23. Essi sostengono che tali voli sono spesso urgenti e che la procedura di rilascio dell'autorizzazione è eccessivamente complicata; inoltre vi sarebbe il rischio che un'impresa di trasporti con elicotteri possa occupare una posizione di monopolio. Tre associazioni dell'industria chiedono che l'articolo 32 sia cancellato senza essere sostituito, dato che quest'ultimo limiterebbe la sovranità dei Cantoni e dei Comuni e nuocerebbe all'economia. Di conseguenza, dovrebbe essere stralciato anche l'articolo 23.

Art. 32 cpv. 1 (condizione per il rilascio dell'autorizzazione eccezionale)

L'Aero-Club Svizzero chiede di riformulare il capoverso 1, rendendolo meno restrittivo. Secondo questa associazione, le autorizzazioni eccezionali devono poter essere rilasciate quando «l'impiego di aeromobili permette di conseguire nel modo più efficace» lo scopo di lavoro. Il Cantone del Vallese, Aqua Nostra e cinque rappresentanti dell'industria chiedono di eliminare la consultazione dell'UFAM e dell'ARE nel processo di valutazione delle domande di autorizzazione eccezionale. Un'associazione economica chiede che nel capoverso 1 venga garantito il sorvolo delle zone protette.

Art. 32 cpv. 2 (documentazione da allegare alla domanda)

Il Cantone di Zurigo chiede di specificare cosa si intende per «interessi preponderanti».

Art. 32 cpv. 3 (beneficiario dell'autorizzazione, contenuti dell'autorizzazione eccezionale)

Il Cantone Ticino chiede che venga prelevata una tassa minima di 100.- CHF per il rilascio di autorizzazioni eccezionali per gli atterraggi esterni in zone protette nell'ambito di lavori di salvaguardia sugli oggetti da proteggere. Il Cantone del Vallese chiede che le autorizzazioni debbano essere comunicate anche all'autorità cantonale.

Art. 33 Atterraggi esterni in zone residenziali

Il Cantone di Argovia chiede di limitare nelle zone residenziali gli atterraggi esterni al trasporto di materiale. Il Cantone Ticino chiede di inserire nell'articolo 33 possibilità d'intervento concrete per i Comuni. Sostanzialmente, auspica che ai Comuni non vengano attribuiti poteri eccessivi, per evitare che certe imprese di trasporto con elicotteri siano avvantaggiate e altre penalizzate.

Art. 33 cpv. 1 (comunicazione del programma dei voli all'autorità competente)

Il Cantone di Ginevra chiede di introdurre un termine per l'inoltro del programma dei voli all'autorità competente: per operazioni semplici un termine di una settimana, per operazioni complesse un termine di 30 giorni. Il Cantone di Zurigo chiede requisiti minimi per il programma dei voli (piano di volo, rotte, numero di voli), mentre il Cantone di Berna chiede che il programma dei voli venga consegnato al Comune anziché all'autorità cantonale competente. Sette rappresentanti dell'industria auspicano che non sia il comandante, bensì l'impresa di

trasporto, a presentare il programma dei voli. Il Cantone di Svitto e tre rappresentanti dell'industria non ritengono giustificato l'inoltro del programma dei voli per singoli atterraggi dato che spesso questi non sono pianificabili. Per questo motivo, ritengono che singoli atterraggi, esterni debbano essere possibili senza che sia necessario presentare il programma dei voli. La Società Svizzera degli Impresari-Costruttori, l'Aero-Club Svizzero e il gruppo di lavoro ordinanza sugli atterraggi esterni ritengono più opportuna una semplice comunicazione all'autorità, anziché l'invio del programma dei voli.

Art. 33 cpv. 2 (prescrizioni dell'autorità cantonale competente)

Il Cantone di Ginevra intende estendere la competenza dei Comuni a tutti i tipi di scopo di volo e anche ai sorvoli e chiede che le competenze cantonali e comunali debbano prevedere la possibilità di restringere gli atterraggi esterni e i sorvoli. Il Cantone di Zurigo chiede che il ventaglio di restrizioni venga inserito nel capoverso 2 come figura nel rapporto esplicativo. L'Unione delle città svizzere e l'Associazione dei comuni svizzeri chiedono che alle città e ai Comuni siano riconosciute maggiori competenze e che, anche in futuro, possano decidere autonomamente quanti atterraggi esterni ammettere sul loro territorio. Helvetia Nostra chiede che ogni atterraggio esterno in un centro abitato sia subordinato a un'autorizzazione cantonale o comunale, che tenga conto di disposizioni stagionali, temporali e geografiche a garanzia della sicurezza aerea e la protezione dell'ambiente. Il gruppo di lavoro ordinanza sugli atterraggi esterni e l'Associazione Svizzera di Elicotteri chiedono lo stralcio del capoverso 2, reputando che la fattispecie sia già disciplinata dalle prescrizioni comunali in materia di rumore. Secondo loro, i Comuni non dovrebbero essere spinti a emanare ulteriori prescrizioni.

Art. 33 nuovo cpv. 3

Helvetia Nostra chiede l'inserimento di un nuovo capoverso (cpv. 3) che obblighi le autorità cantonali e comunali ad informare, in modo adeguato, la popolazione interessata sui prossimi atterraggi esterni.

4.8.4. Voli non commerciali

Art. 34 (restrizioni per i voli non commerciali)

Heliswiss chiede di completare l'articolo 34 con la deroga prevista all'articolo 31 capoverso 2 (eccezioni per atterraggi esterni nei pressi di un aerodromo) e ritiene che la differenziazione degli atterraggi esterni in base allo scopo di volo non sia opportuna.

Art. 34 lett. a (limite d'altitudine)

L'Aero-Club Svizzero e Aerosuisse chiedono una regolamentazione meno restrittiva. Secondo queste associazioni, il divieto non dovrebbe valere se si dispone di un'autorizzazione d'atterraggio unica nell'ambito di una manifestazione aeronautica o se si tratta di voli di approvvigionamento privati. Il gruppo di lavoro ordinanza sugli atterraggi esterni e l'Associazione Svizzera di Elicotteri chiedono che i voli non commerciali a scopo di allenamento siano ammessi almeno fino a 2000 m di altitudine.

Art. 34 lett. b (restrizioni nelle zone residenziali)

L'Associazione Svizzera di Elicotteri chiede che gli elicotteri privati di proprietà di gruppi industriali (*corporate flight*) siano autorizzati ad atterrare nelle zone industriali.

Art. 34 lett. c e d (restrizioni di domenica e nei giorni festivi)

I Verdi, il Partito socialista svizzero e cinque associazioni ambientaliste chiedono che gli atterraggi esterni di voli non commerciali siano vietati di sabato. Il Centre Patronal, Economie-suisse, Aqua Nostra e sei rappresentanti dell'industria chiedono invece lo stralcio della lett. c (atterraggi esterni di domenica e nei giorni festivi) dato che, secondo loro, la regolamentazione non è più al passo coi tempi e che i piloti privati dovrebbero usufruire dei fine settimana per i propri voli. Questi partecipanti chiedono anche lo stralcio della lettera d, ritenendo che la pausa di mezzogiorno non sia più al passo coi tempi, ritardi i voli, causi dei voli a vuoto e metta a rischio la sicurezza per via delle contingenze temporali. Inoltre aggiungono che in nessun altro settore dei trasporti vige una regolamentazione analoga, che nelle zone periferiche nessuno è disturbato dai voli e che nei centri abitati già oggi sono state adottate le precauzioni del caso.

Art. 34 lett. e (restrizioni di notte)

Il Cantone Ticino auspica l'estensione del riposo notturno (dalle 18:00 alle 06:00, anziché dalle 20:00 alle 06:00). Lo stesso dicasi per i Cantoni di Appenzello Interno e di Soletta (dalle 20:00 alle 07:00). Tre rappresentanti dell'industria chiedono invece di accorciare il riposo notturno (dalle 22:00 alle 06:00), facendo presente che per il trasporto su strada le restrizioni sono meno rigide e che per il trasporto su rotaia non ci sono restrizioni. La Karen SA chiede che si menzioni soltanto di «notte», termine giuridicamente definito e ulteriormente specificato nell'AIP.

Art. 34 lett. g (restrizioni nei pressi di esercizi pubblici e grandi assembramenti)

Il gruppo di lavoro ordinanza sugli atterraggi esterni chiede una riformulazione: gli atterraggi esterni devono essere ammessi in un «raggio di sicurezza» attorno agli esercizi pubblici (a meno che non siano state costruite opere di protezione a tale scopo). In questo modo, il gruppo ritiene che gli investimenti effettuati dagli esercizi pubblici per gli atterraggi esterni sarebbero presi meglio in considerazione. Tre rappresentanti dell'industria chiedono lo stralcio di «esercizi pubblici» dalla lettera g, ritenendo che gli atterraggi esterni devono essere possibili dove non si arreca disturbo ad altri clienti. La Karen SA chiede che gli atterraggi esterni possano essere ammessi fino a una distanza di 500 m dagli esercizi pubblici. Inoltre, se all'interno di questa distanza non c'è un'area d'atterraggio appropriata, secondo la Karen SA occorre rispettare la distanza minima di 100 m.

Art. 34 lett. h (restrizioni del numero di movimenti)

L'Aero-Club Svizzero chiede che i quattro movimenti mensili per area d'atterraggio esterna si riferiscano al pilota e che venga introdotta una regolamentazione secondo la quale l'UFAC può limitare il numero di movimenti di aeroplani e di elicotteri su un'area d'atterraggio esterna all'interno di un arco temporale definito. Questa regolamentazione è secondo l'Aero Club Svizzero più precisa e completa. La Karen SA chiede di innalzare a 20 il numero massimo di movimenti mensili per evitare voli di altra natura. L'Associazione Svizzera di Elicotteri chiede di stralciare il limite massimo dei movimenti mensili per i voli d'istruzione.

Art. 34 lett. i

L'Aero-Club Svizzero chiede che i divieti si limitino alle zone protette di cui all'articolo 23 e che venga stralciato il divieto nelle zone palustri, dal momento che si tratta di una discrimina-

zione nei confronti di queste aree. Inoltre, secondo l'Aero-Club Svizzero l'uso del termine «zone palustri» è inflazionato. Il Centre Patronal, Economiesuisse e sette rappresentanti dell'industria chiedono anch'essi lo stralcio della lettera i, poiché questa disposizione comporta una concentrazione del rumore anziché una sua ripartizione e gli abitanti di queste zone sarebbero trattati in modo iniquo. Il Cantone di Neuchâtel chiede l'inserimento dei siti IFP e dei prati secchi nella lett. i, se questi non sono già stati ripresi nell'articolo 23.

4.8.5. Voli d'istruzione

Art. 35 Definizione e campo d'applicazione

Art. 35 cpv. 1 lett. b (presupposti per i voli d'allenamento)

L'Associazione Svizzera di Elicotteri chiede che tutti i voli d'allenamento, anche quelli in assenza di una persona abilitata all'istruzione, siano considerati come voli d'istruzione. Ritiene che ciò sia un modo per contribuire alla sicurezza dell'aviazione.

Art. 36 Restrizioni

Art. 36 Bst. a (limite d'altitudine)

Il Cantone dei Grigioni e Aerosuisse chiedono d'innalzare il limite d'altitudine per i voli d'istruzione a 2500 m, poiché spesso il bosco si estende fino a 2000 m di altitudine e pertanto occorre prevedere la possibilità di atterrare ad altitudini più elevate. Quattro rappresentanti dell'industria chiedono di stralciare del tutto la lettera a, altrimenti determinati corsi d'istruzione non potrebbero più essere impartiti (*HCSO, Human Cargo Sling Operations; HHO, Helicopter Hoist Operations*).

Art 36 lett. c e d (restrizioni temporali, restrizioni di domenica e nei giorni festivi)

Il Centre Patronal, Economiesuisse, Aqua Nostra e nove rappresentanti dell'industria chiedono lo stralcio delle lettere c e d, ritenendo che le disposizioni non siano più al passo coi tempi, prolunghino e rincarino inutilmente l'istruzione e che non sussistano ragioni di ordine oggettivo per il loro mantenimento. Inoltre, sono del parere che, ai fini dell'istruzione, gli allievi pilota hanno generalmente a disposizione soltanto i fine settimana e le pause di mezzogiorno e che pertanto questo tempo deve poter essere utilizzato in modo efficiente. Infine, essi sostengono che le scuole di volo svizzere verrebbero penalizzate rispetto a quelle all'estero. Heliswiss chiede che almeno un movimento sia autorizzato nella pausa pranzo.

Art. 36 lett. e (restrizioni nei pressi degli aerodromi)

Tre rappresentanti dell'industria chiedono che per gli atterraggi esterni nei pressi degli aerodromi si applichino le direttive del servizio di sicurezza aerea.

Art. 36 lett. g (restrizioni relative al trasporto di passeggeri)

Il gruppo di lavoro atterraggi esterni chiede che il divieto di trasporto di passeggeri valga soltanto in caso di voli a scopo turistico o sportivo e che i trasporti nell'ambito di un lavoro (ad esempio personale degli impianti a fune) restino però possibili. Quattro rappresentanti dell'industria chiedono lo stralcio della lettera g, essendo questo punto già disciplinato dal regolamento concernente le licenze del personale aeronavigante RPA (dal 2009 ordinanza del DATEC concernente le licenze del personale aeronavigante).

Art. 36 lett. h (restrizioni nelle zone protette)

L'Aero-Club Svizzero e l'Associazione Svizzera di Elicotteri chiedono lo stralcio della lettera h ritenendo che le zone protette debbano essere incluse nell'istruzione. Pertanto, le suddette associazioni chiedono che siano inserite soltanto raccomandazioni.

Art. 37 Deroghe e autorizzazioni eccezionali

Art. 37 cpv. 1 (deroghe nell'ambito di voli d'istruzione destinati a organizzazioni di salvataggio o di polizia)

Sei rappresentanti dell'industria e Aqua Nostra chiedono che siano ammissibili deroghe all'articolo 36 nei casi in cui l'istruzione sia inutilmente ostacolata. Secondo loro, le restrizioni temporali sono eccessive e i voli d'allenamento necessari nei centri abitati.

Art. 37 cpv. 2 (atterraggi esterni oltre 2000 m di altitudine)

L'Aero-Club Svizzero chiede una riformulazione del capoverso in modo tale da consentire, senza restrizioni, i voli d'istruzione a più di 2000 m di altitudine. Secondo questa associazione, la responsabilità deve essere trasferita all'istruttore di volo che è in grado di valutare la reale situazione e ha ricevuto l'istruzione a tal fine. Sei rappresentanti dell'industria e Aqua Nostra chiedono che le zone citate nel capoverso 2 siano designate dall'UFAC e non dal DATEC, dato che l'organo che dispone delle necessarie competenze è l'UFAC.

Art. 37 cpv. 4 (deroghe durante i voli nell'ambito di un esame)

L'Associazione Svizzera di Elicotteri chiede che gli esami relativi agli atterraggi in montagna abbiano luogo esclusivamente sulle aree d'atterraggio in montagna, se durante i voli d'allenamento sono state usate esclusivamente tali aree.

Art. 37 cpv. 5 (atterraggi esterni nell'ambito di voli d'istruzione occasionali)

Il Cantone di Argovia chiede di completare il rimando all'articolo 7, precisando che le deroghe sono ammesse soltanto per gli aeromobili di cui all'articolo 7 lettere a e b. La Stazione ornitologica svizzera chiede di stralciare il capoverso 5, ritenendo che causi inutili inconvenienti. Il Cantone Ticino si chiede se il margine di manovra previsto nei capoversi 4 e 5 sia giustificato, visto che le attività possono essere programmate per tempo e quindi ottenere il rilascio di un'autorizzazione.

Art. 37 nuovo cpv. 6

Il Cantone di Svitto, cinque associazioni ambientaliste, la Stazione ornitologica svizzera e il CAS chiedono di aggiungere, ai fini di una maggiore trasparenza, un nuovo capoverso 6 che preveda la pubblicazione obbligatoria sulla pagina Internet dell'UFAC delle autorizzazioni eccezionali rilasciate secondo l'articolo 37.

4.9. Emergenze, voli di polizia e voli di servizio della Confederazione

Art. 38 (esclusione di determinati voli dalle restrizioni previste dall'ordinanza)

L'Unione Svizzera dei Contadini chiede che venga aggiunta una nuova lettera (lett. f), in cui vengano disciplinati i voli di approvvigionamento e di salvataggio di persone e animali che verrebbero così esclusi dalle prescrizioni dell'ordinanza sugli atterraggi esterni. I Cantoni di Glarona, del Vallese e Ticino chiedono anch'essi l'aggiunta della lettera f, che amplia così l'elenco dei voli esclusi dalle prescrizioni dell'ordinanza sugli atterraggi esterni, per autorizzare voli di servizio delle amministrazioni cantonali e comunali in terreni difficilmente accessibili. Secondo i tre Cantoni, i voli dei servizi preposti alla caccia, alla pesca, all'agricoltura e alla silvicoltura, nonché delle commissioni competenti in materia di valanghe e pericoli naturali saranno semplificati.

La Società svizzera degli Impresari-Costruttori auspica anch'essa l'aggiunta della lettera f, in modo da escludere dalle disposizioni dell'ordinanza sugli atterraggi esterni tutti i voli nell'ambito dei lavori di costruzione, visto che le autorizzazioni edilizie includerebbero già le prescrizioni in materia di orario, ambiente e sicurezza. L'Unione Svizzera dei Contadini ed Economia forestale Svizzera chiedono l'aggiunta della lettera f per escludere dalle disposizioni i voli destinati a un'impresa agricola o quelli a scopo agricolo o forestale cosicché in ogni momento l'approvvigionamento di persone e animali è garantito e questa flessibilità rende servizio alla sicurezza.

Art. 38 lett. d (voli di servizio dell'UFAC)

Il Cantone di Argovia chiede di precisare che le prescrizioni dell'ordinanza non si applicano ai voli di servizio dell'UFAC unicamente nel caso dei voli di cui all'articolo 3 lettera a e b dell'ordinanza sul servizio di volo³⁵. Per gli altri voli, secondo il Cantone di Argovia non è necessario accordare deroghe alle prescrizioni geografiche e temporali.

4.10. Disposizioni penali

Art. 39 (disposizioni penali)

Il Cantone Ticino chiede che anche l'articolo 23 capoverso 2 venga inserito nelle disposizioni penali.

4.11. Disposizioni finali

Art. 41 Disposizioni transitorie

Art. 41 cpv. 2 (validità delle autorizzazioni edilizie)

Sei rappresentanti dell'industria, Aqua Nostra e il Centre Patronal chiedono lo stralcio del capoverso 2. Ritengono inoltre che per le costruzioni già esistenti devono essere garantiti i diritti acquisiti.

³⁵ Ordinanza del 4 ottobre 1999 concernente il servizio di volo presso il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (OSVo; RS 172.217.2)

5. Ulteriori proposte e osservazioni a carattere generale

Ambiente

Cinque associazioni ambientaliste e il CAS chiedono che il diritto vigente in materia di protezione dei biotopi d'importanza cantonale, nazionale o internazionale sia rispettato e non eluso. Chiedono che l'attuazione di queste prescrizioni spetti all'UFAM e ai Cantoni, anziché all'UFAC, e che inoltre nelle zone protette venga decretato il divieto generale d'atterraggio. Secondo loro, l'ordinanza è poco chiara, per questo occorre elencare sistematicamente le deroghe e gli obblighi di autorizzazione. Ai fini della trasparenza e della visione d'insieme, chiedono che tutte le autorizzazioni siano pubblicate dall'UFAC e che venga tenuta una loro statistica.

Mountain Wilderness considera l'attuale regolamentazione più chiara del progetto d'ordinanza, il quale farebbe tra l'altro troppe concessioni liberali. Ritiene che certe zone protette siano state tralasciate, che la legge sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN) e la legge sul CO₂ siano state disattese e che la modifica delle norme riguardanti le aree d'atterraggio in montagna sia arbitraria. Aggiunge inoltre che molti termini sono poco chiari, che il testo è lacunoso dal punto di vista della tecnica legislativa e che non si è tenuto conto delle esigenze segnalate dagli interessati (Stakeholder Involvement del novembre 2008) e che palesemente emerge il peso accordato alle associazioni aeronautiche. Per questi motivi, Mountain Wilderness respinge il progetto.

Rumore, movimenti di volo

Sei associazioni di tutela contro il rumore aereo, le sezioni ATA Nidvaldo e Obvaldo come pure Mountain Wilderness respingono l'ordinanza perché comporterebbe un forte aumento dei movimenti di voli e l'intensificazione della rete, già molto fitta, di eliporti. Secondo loro, non ci sarebbe alcun motivo per modificare la prassi in vigore e dal punto di vista del rumore, della pianificazione del territorio, del clima e del turismo, la nuova ordinanza non ha ragion d'essere.

Anche l'Associazione svizzera dei proprietari immobiliari respinge l'ordinanza, dato che ritiene la regolamentazione attuale già molto liberale. Teme infatti che la nuova ordinanza possa determinare un incremento degli atterraggi esterni. In particolare, precisa che occorre continuare a limitare gli atterraggi esterni a scopo privato, d'istruzione o di trasporto di persone a scopi commerciali, turistici o sportivi.

Il Consigliere nazionale Christophe Darbellay respinge l'ordinanza, considerandola discriminatoria nei confronti delle imprese di trasporto con elicotteri, tanto più che nessun altro mezzo di trasporto è soggetto a restrizioni analoghe. Secondo lui, l'ordinanza metterebbe in pericolo il trasporto aereo, importante per le regioni di montagna, ed è un prodotto della tecnocrazia, molto lontano dalla pratica. Siccome oggi la situazione pone pochi problemi, ritiene che non siano necessarie modifiche.

Vigilanza

Cinque associazioni ambientaliste chiedono un chiaro controllo dell'esecuzione dell'ordinanza; ad esempio, l'UFAC dovrebbe garantire un controllo efficiente dell'esecuzione, ricorrendo alle scatole nere a bordo degli elicotteri. Il Cantone di Zurigo

chiede una chiara attribuzione delle competenze in materia di vigilanza ed esecuzione. Le disposizioni della LNA (art. 3, 4, 16, 21 e 91) non sono secondo loro sufficienti.

Varia

L'UDC è convinta che una regolamentazione così restrittiva non sia necessaria, se si tiene conto del numero marginale di denunce registrate ogni anno. Inoltre, secondo questo partito, vi è un abuso dell'unico elemento opportuno, la semplificazione delle formalità amministrative, per indebolire l'aviazione mediante nuove prescrizioni. A giudizio dell'UDC, ciò comporta effetti negativi sull'economia, sul turismo e sulle regioni periferiche, nonché un'ingerenza nelle competenze comunali e cantonali in materia di pianificazione del territorio. Pertanto il partito respinge il progetto che considera come un attacco generale all'aviazione e una sfiducia nei confronti delle strutture federaliste.

Il Cantone Ticino chiede di completare gli articoli 7 – 16, indicando che esistono altri casi in cui un'autorizzazione cantonale (non in virtù dell'OAEs) è necessaria, per esempio per gli atterraggi esterni sulle strade cantonali.

Il PS chiede che, alla fine della loro istruzione, i piloti padroneggino i requisiti di base degli atterraggi esterni su terreni con topografia complessa e che conoscano la legislazione e i canali di pubblicazione.

6. Partecipanti alla consultazione

6.1. Cantoni, conferenze intercantonali

Cantone di Argovia
Cantone di Appenzello Interno
Cantone di Appenzello Esterno
Cantone di Basilea Campagna
Cantone di Basilea Città
Cantone di Berna
Cantone di Friburgo
Cantone di Ginevra
Cantone di Glarona
Cantone dei Grigioni
Cantone del Giura
Cantone di Lucerna
Cantone di Neuchâtel
Cantone di Nidvaldo
Cantone di Obvaldo
Cantone di Sciaffusa
Cantone di Soletta
Cantone di San Gallo
Cantone di Svitto
Cantone di Turgovia
Cantone Ticino
Cantone di Vaud
Cantone del Vallese
Cantone di Zugo
Cantone di Zurigo
Conferenza dei delegati della protezione della natura e del paesaggio CDPNP
Conferenza dei direttori cantonali delle foreste
Conferenza dei servizi della caccia e della pesca

6.2. Partiti politici

PLR. I Liberali
I Verdi Partito ecologista svizzero
Partito socialista svizzero PS
Unione Democratica di Centro UDC

6.3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna

Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Associazione dei comuni svizzeri ACS
Unione delle città svizzere UCS

6.4. Associazioni mantello dell'economia

Bündner Waldwirtschaftsverband SELVA
Centre Patronal
Associazione svizzera dei proprietari immobiliari HEV
Unione svizzera degli imprenditori UST
Unione Svizzera dei Contadini USC
Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
Federazione delle imprese svizzere economiesuisse
Economia forestale Svizzera

6.5. Associazioni e imprese del settore aeronautico

Aero-Club Svizzero
Aerosuisse
Air-Glacières
Gruppo di lavoro ordinanza sugli atterraggi esterni
Berner Oberländer Helikopter AG Bohag
Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici UIIA
Eagle Helicopter
Gruppe für Oldtimer- und Selbstbauflugzeuge Thun GOST
Heliswiss
Karen SA
Guardia aerea svizzera di soccorso Rega
Swiss Helicopter Association SHA
Associazione Svizzera di Elicotteri ASEI
Federazione Svizzera di Volo Libero FSVL
Seaplane Pilots Association Switzerland SPAS
Associazione svizzera degli aerodromi

6.6. Associazioni ambientaliste e di tutela

Aktion gegen Fluglärm Altenrhein
Aqua Nostra
Associazione svizzera per la protezione degli uccelli ASPU/BirdLife
Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio
Helvetia Nostra
Mountain Wilderness
Pro Natura
Schweizerische Schutzverband gegen Flugemissionen SSF
Parco nazionale svizzero
Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs
Societad Glista Libra Samedan
Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio
Stiftung Reusstal
Associazione Traffico e Ambiente ATA
Associazione Traffico e Ambiente, sezione Nidvaldo e Obvaldo
Vereinigung für erträglichen Fluglärm VEFEF Sektion Baden-Wettingen
Verein gegen Fluglärm VFS

Stazione ornitologica svizzera Sempach
WWF

6.7. Turismo

Gastrosuisse
Club alpino svizzero CAS
Schweizer Bergführerverband

6.8. Media

Società svizzera di radiotelevisione SRG SSR

6.9. Soggetti privati

A. Moser, Wachseldorn
Consigliere nazionale Christophe Darbellay, Martigny-Croix

7. Elenco dei partecipanti alla consultazione

7.1. Cantoni

Staatskanzlei des Kantons Zürich
Staatskanzlei des Kantons Bern
Staatskanzlei des Kantons Luzern
Standeskanzlei des Kantons Uri
Staatskanzlei des Kantons Schwyz
Staatskanzlei des Kantons Obwalden
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
Regierungskanzlei des Kantons Glarus
Staatskanzlei des Kantons Zug
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
Staatskanzlei des Kantons Solothurn
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
Regierungsrat des Kantons Graubünden
Staatskanzlei des Kantons Aargau
Staatskanzlei des Kantons Thurgau
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
Conferenza dei governi cantonali

7.2. Partiti rappresentati nell'Assemblea federale

PBD Partito borghese-democratico Svizzero
PPD Partito popolare democratico svizzero
PLR I Liberali
PS Partito socialista svizzero
UDC Unione Democratica di Centro
PCS Partito cristiano sociale
UDF Unione Democratica Federale
PEV Partito evangelico svizzero
I Verdi Partito ecologista svizzero
AVeS Alleanza Verde e Sociale
Partito verde-liberale
Lega dei Ticinesi
PSdL Partito svizzero del Lavoro
DS Democratici Svizzeri
Alternative Kanton Zug

7.3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna

Associazione dei comuni svizzeri ACS
Unione delle città svizzere UCS
Gruppo svizzero per le regioni di montagna

7.4. Associazioni mantello nazionali dell'economia

Federazione delle imprese svizzere economiesuisse
Unione svizzera delle arti e mestieri USAM
Unione svizzera degli imprenditori UST
Unione Svizzera dei Contadini USC
Associazione svizzera dei banchieri ASB
Unione sindacale svizzera USS
Associazione svizzera dei proprietari immobiliari HEV
Società svizzera degli impiegati di commercio SIC Svizzera
Travail Suisse

7.5. Aviazione

Aerosuisse
Aero-Club Svizzero
Associazioni di settore dell'Aero-Club Svizzero:

- Federazione Svizzera di Volo a Vela FSVV
- Federazione svizzera di volo a motore FSVM
- Swiss Microlight Federation SMF
- Schweizerischer Ballonverband SBAV
- Experimental Aviation of Switzerland EAS
- Associazione Svizzera di Elicotteri ASEI
- Associazione Svizzera di Aeromodellismo FSAM
- Swiss Skydive

Gruppo di lavoro ordinanza sugli atterraggi esterni
Guardia aerea svizzera di soccorso Rega
Swiss Helicopter Association SHA
Federazione Svizzera di Volo Libero FSVL
Swiss International Airports Association SIAA
Seaplane Pilots Association Switzerland SPAS
Associazione svizzera degli aerodromi
AOPA Switzerland

7.6. Organizzazioni ambientaliste

Mountain Wilderness Schweiz
Associazione svizzera per la protezione degli uccelli ASPU/BirdLife
Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio FP
Pro Natura

Stazione ornitologica svizzera Sempach
WWF Svizzera

7.7. Turismo, sport di montagna

Federazione svizzera del turismo
Gastrosuisse
Club alpino svizzero CAS
Schweizer Bergführerverband
Associazione Svizzera delle Scuole di Alpinismo

7.8. Mondo scientifico

Institut für öffentliche Dienstleistungen und Tourismus dell'Università di San Gallo
Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus FIF dell'Università di Berna

7.9. Altri

Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici UIIA
Soccorso Alpino Svizzero SAS
Kantonale Walliser Rettungsorganisation KWRO
Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
Associazione dei forestali svizzeri AFS