



PROGETTO

Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA)

Contenuto del piano settoriale – Obiettivi e condizioni concettuali / Reti parziali: Aree d'atterraggio di montagna

Parte III B6a – Aree d'atterraggio di montagna

Premessa

Impianti esistenti

Le aree d'atterraggio di montagna designate come tali sono attualmente 42 (cfr. cartina della situazione attuale). Conformemente all'articolo 54 capoverso 3 dell'ordinanza del 23 novembre 1994 sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131), il loro numero massimo è fissato a 48.

Nell'ottica dell'aviazione, la rete di terreni d'atterraggio in montagna esistente oggi si è dimostrata fundamentalmente valida. Il bisogno di completarla puntualmente è discusso nelle singole regioni interessate; per alcune di queste regioni è tuttavia indicato un ridimensionamento. (Eventuali cambiamenti alla rete esistente avvengono sostanzialmente con il coinvolgimento dell'interessata autorità competente, organizzazione ed imprese.)

La necessità di disporre di una rete di aree d'atterraggio di montagna è riconducibile principalmente alle attività d'istruzione e allenamento al volo. Infatti, quasi la metà dei movimenti effettuati ogni anno in montagna è legato a questo settore dell'aviazione. Ai fini dell'istruzione dei piloti è importante poter disporre di vie aeree più brevi possibili, di terreni che differiscono fra loro secondo i diversi livelli di altitudine e di uno spazio per quanto possibile ristretto. Per poter mantenere un elevato livello di sicurezza e garantire un sistema ottimale di soccorso aereo, è necessario effettuare voli d'istruzione e di allenamento in diverse regioni anche in considerazione delle varie situazioni meteorologiche e topografiche.

I voli commerciali ai sensi dell'articolo 100 dell'ordinanza del 14 novembre 1973 sulla navigazione aerea (ONA; RS 748.01) costituiscono circa un quarto dei movimenti registrati sulle aree d'atterraggio di montagna (tre quarti servono per l'eliski). Tali voli assicurano indirettamente anche l'istruzione dei piloti professionali (finanziamento trasversale). Grazie all'eliski, anche d'inverno l'attività aviatoria non subisce una drastica riduzione, ciò che consente ai piloti di mantenere costante tutto l'anno il necessario grado di allenamento. Per 5 aree d'atterraggio di montagna si registra una media annuale di oltre 1000 movimenti di volo a scopo commerciale (decollo + atterraggio = 2 movimenti); per 7 di esse si contano fra 500 e 1000 movimenti di volo e, infine, per 29 i movimenti sono inferiori a 500 unità.

Gli altri movimenti di volo sono riconducibili all'aviazione sportiva (principalmente aerei; voli non commerciali) e servono in primo luogo all'allenamento.

Cfr. cartina della situazione attuale (allegato)

Tabella delle attuali aree d'atterraggio in montagna (cfr. PSIA parte II-15)

Terreno d'atterraggio	Cantone	Idoneo per			Designato cometaledal	Coordinate	Altitudine s.l.m.		
		E ¹	A ²	I ³			ES ⁴	X	Y
Aeschhorn	VS	X	X	X	A	1966	621 100	101 000	3541
Alp Trida	GR	X		X	B	1964	823 325	207 125	2267
Alpe Foppa	TI	X		X		1980	712 400	108 350	1527
Alphubel	VS	X	X	X	A	1964	633 775	100 050	3839
Arolla	VS	X		X	C	1974	603 550	095 825	2000
Arosa	GR	X		X		1988	771 500	182 900	1619
Bec de Nendaz	VS	X		X		1964	587 900	112 150	2163
Blüemlisalp	BE	X	X	X		1964	625 460	150 860	2811
Clariden-Hüfifirn	UR/GL	X	X	X		1964	710 000	186 650	2944
Col des Mosses	VD	X		X		1973	574 025	138 575	1441
Crap Sogn Gion	GR	X		X	B	1973	735 375	188 875	2235
Croix-de-Coeur	VS	X	X	X	C	1964	584 200	107 800	2186
Ebneflüh	VS	X	X	X	A	1964	639 250	150 850	3853
Fuorcla Chamuotsch	GR	X		X	A	1981	777 600	152 600	2922
Fuorcla Grischa	GR	X		X	B	1981	780 250	154 250	2963
Glacier de Breney	VS	X	X	X	A	1964	600 400	092 950	3646
Glacier de Tsanfleuron	VS	X	X	X	B	1964	583 300	129 200	2849
Glacier du Trient	VS	X	X	X	A	1964	569 000	092 900	3225
Glärnischfirn	GL	X	X	X		1966	718 000	207 000	2516
Grimentz	VS	X		X	C	1973	610 300	113 550	1575
Gstellihorn	BE/VS	X		X	A	1966	586 380	132 620	2749
Gumm	BE/VD	X		X	A	1966	581 275	142 300	2057
Jungfraujoch	VS	X	X	X		1964	642 300	155 300	3458
Kanderfirn	BE	X	X	X	A	1964	629 920	148 350	2895
Langgletscher	VS	X	X	X	C	1964	637 200	144 800	2356
Limmerenfirn	GL	X	X	X		1966	716 700	185 520	2972
Madrisahorn	GR	X		X	B	1964	784 800	200 725	2696
Monte-Rosa	VS	X	X	X	A	1964	632 000	087 800	4094
Petersgrat	BE/VS	X	X	X	A	1964	629 700	146 300	3134
Petit-Combin	VS	X	X	X	A	1964	586 625	092 500	3648
Rosa Blanche	VS	X	X	X	A	1964	593 500	101 050	3299
Rosenegg-West	BE	X	X	X	A	1973	653 700	164 200	3492
Staldenhorn	BE	X		X	A	1966	584 750	141 800	1973
Susten Steingletscher	BE	X		X	C	1973	675 420	176 025	1846
Sustenlimmi	BE	X	X	X	A	1972	675 575	171 425	3175
Theodulgletscher	VS	X	X	X	B	1964	621 050	087 000	3450
Unterrothorn	VS	X		X	B	1973	627 800	096 625	3087
Vadret dal Corvatsch	GR	X	X	X	B	1981	783 375	143 575	3246
Vadret Pers	GR		X			1973	792 850	141 525	3088
Vorabgletscher	GR/GL	X	X	X	B	1964	730 600	193 350	2967
Vordere Walig	BE	X		X	A	1966	584 800	138 000	2044
Wildhorn	VS	X	X	X	A	1964	594 000	133 675	3243

1 E elicotteri

2 A aerei

3 I voli d'istruzione

4 ES eliski (nel quadro del trasporto di persone a scopi turistici generalmente ammesso)

A atterraggio in elicottero al di fuori delle regioni con infrastrutture sciistico-turistiche

B atterraggio in elicottero all'interno delle regioni con infrastrutture sciistico-turistiche

C area di carico

Conformemente alla loro idoneità, ad eccezione di un solo caso (Vadret Pers, che serve unicamente ad atterraggi di aerei) le 42 aree d'atterraggio di montagna possono essere utilizzate da elicotteri e a scopo d'istruzione al volo; 32 possono essere impiegate per voli correlati all'eliski (18 al di fuori e 9 all'interno delle regioni con infrastrutture sciistico-turistiche, 5 come aree di carico) e 24 sono idonee anche agli atterraggi di aerei.

Importanza

Le aree d'atterraggio di montagna sono terreni d'atterraggio situati a un'altitudine superiore a 1100 metri s.l.m., impiegati a scopo d'istruzione, d'allenamento e di sport o per il trasporto di persone a scopi turistici. Fungono da base per i voli d'istruzione e allenamento dei piloti titolari di un'autorizzazione per atterraggi in montagna e assicurano indirettamente i voli di soccorso e di trasporto aereo in montagna. Tali aree offrono inoltre la possibilità di fornire servizi nel quadro dell'aviazione turistica (eliski) e sportiva (principalmente aerei).

Interventi necessari

Per diverse aree d'atterraggio di montagna si pone il problema di come risolvere i conflitti esistenti con le zone naturali protette, le zone ricreative/di riposo e i biotopi della fauna selvatica, di come attuare il compito di delimitare le zone di silenzio prescritte dalla legge (art. 8 cpv. 4 della legge federale del 21 dicembre 1948 sulla navigazione aerea, LNA; RS 748.0) in sede di designazione delle aree d'atterraggio di montagna e, infine, di come realizzare concretamente quanto previsto nella Concezione «Paesaggio svizzero» (obiettivo 6c). A seguito della decisione presa il 18 ottobre 2000 dal Consiglio federale sulle parti I-III B del PSIA, l'Amministrazione e le cerchie interessate sono state incaricate di sottoporre a un esame globale la rete delle aree d'atterraggio di montagna e di valutare per principio se, e in quale misura, sia opportuno continuare ad autorizzare le attività di eliski. I danni arrecati agli obiettivi di protezione dai movimenti di volo effettuati in tale ambito vanno evitati mediante opportune misure. Dove non è possibile risolvere i conflitti d'interesse tramite un'utilizzazione più restrittiva del territorio, le attuali aree d'atterraggio di montagna devono essere sostituite da altre aree più idonee a questo scopo.

Nel quadro di diversi gruppi di lavoro e in collaborazione con le cerchie interessate sono state elaborate le basi necessarie per l'ulteriore procedura. In una tappa successiva, nell'ambito di uno studio condotto da Hintermann+Weber SA nel dicembre 2002, su mandato congiunto dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) e dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), sono stati rilevati i potenziali conflitti nel settore della protezione della natura e del paesaggio, in particolare per quanto riguarda le zone naturali protette a titolo definitivo, i biotopi della fauna/fauna selvatica, le zone ricreative/di riposo e di silenzio. Tutte le 42 aree d'atterraggio di montagna prese in esame hanno rivelato un certo potenziale di conflitto in un raggio di 5 chilometri attorno al terreno di atterraggio. 18 di questi terreni si trovano all'interno di un oggetto iscritto nell'Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale (IFP) o nell'Inventario federale delle zone palustri d'importanza nazionale. Gli autori dello studio hanno individuato 22 aree d'atterraggio di montagna con un grosso potenziale di conflitto. La Confederazione ritiene questo studio una valida analisi situazionale in vista di ulteriori lavori. Occorre comunque considerare che è fondata unicamente su materiale costituito da cartine geografiche e che gli aspetti territoriali, tridimensionali e stagionali non sono praticamente stati presi in esame. Lo studio ha tuttavia mostrato che tutti questi terreni di atterraggio devono essere sottoposti anche a una valutazione individuale che tenga conto delle peculiarità territoriali locali.

La precisa designazione delle singole aree d'atterraggio di montagna e la definizione delle condizioni per la loro utilizzazione devono avvenire nel quadro degli ulteriori passi, ossia con l'elaborazione delle schede di coordinamento sul piano regionale. Occorre poi verificare in che misura possono essere confermati i potenziali conflitti individuati e se tali conflitti possono essere risolti mediante adeguate misure.

Decisioni

D 1 La base per definire la rete di aree d'atterraggio di montagna è costituita dalle 42 aree attualmente esistenti, conformemente alla cartina della situazione attuale.

P 2 L'esame delle aree d'atterraggio di montagna è effettuato nell'ambito dell'elaborazione delle schede di coordinamento specifiche per ciascuna regione. In questo processo occorre coinvolgere le autorità, le organizzazioni e le imprese interessate e prendere in considerazione le esigenze manifestate sul piano regionale.

P 3 Di norma, l'utilizzazione delle aree d'atterraggio di montagna non deve pregiudicare gli obiettivi di protezione previsti dalla legge federale del 1° luglio 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN; RS 451) e della legge federale del 20 giugno 1986 sulla caccia (LCP; RS 922.0) per gli elementi da proteggere. Anche al di fuori di tali aree è necessario limitare i danni arrecati al territorio e all'ambiente.

Eventuali conflitti tra aree d'atterraggio di montagna esistenti e gli obiettivi di protezione secondo la LPN e la LCP devono essere risolti a livello di schede di coordinamento, procedendo come segue:

- se gli obiettivi di protezione sono stati compromessi, è necessario stabilire gradualmente restrizioni dell'utilizzazione (tipo di utilizzazione, velivoli ammessi, limitazioni spazio-temporali);
- nello stabilire i provvedimenti da adottare occorre tenere conto delle esigenze connesse all'istruzione, al perfezionamento e al mantenimento delle competenze in materia di volo (varietà delle situazioni di allenamento), esigenze che risultano pertanto prioritarie rispetto ad altre attività aviatorie;
- se i conflitti non possono essere risolti nonostante le restrizioni dell'utilizzazione si provvederà a spostare o sostituire l'area d'atterraggio di montagna interessata. Invece di un trasferimento o di una sostituzione è ipotizzabile anche l'adozione di misure di compensazione, quali p.es. la creazione di zone di silenzio. La ricerca di una soluzione di sostituzione può essere effettuata anche a livello sovregionale.

P 4 In Svizzera, la pratica dell'eliski è consentita soltanto sui terreni d'atterraggio designati a tale scopo; per determinare le relative possibilità di utilizzazione occorre procedere come segue:

- per la designazione delle aree d'atterraggio di montagna destinate a essere utilizzate per attività di eliski occorre dimostrare un interesse in tal senso, p.es. attraverso una strategia turistica regionale o cantonale, e garantire l'armonizzazione con il piano direttore cantonale;
- le aree d'atterraggio di montagna destinate a essere utilizzate per l'eliski e le relative restrizioni dell'utilizzazione sono concordate sul piano regionale fra le autorità, le imprese e le organizzazioni interessate;
- tali aree d'atterraggio sono iscritte nel PSIA.

I 5 Ulteriori provvedimenti risolutivi devono essere presi in esame per ottimizzare la rete di aree d'atterraggio di montagna in considerazione delle ripercussioni sul territorio e sull'ambiente e ai fini dell'adempimento delle esigenze connesse all'istruzione.

P 6 La delimitazione di zone di silenzio è effettuata sulla base degli inventari e degli oggetti di protezione esistenti in virtù della LPN o della LCP e concretizzata nelle schede di coordinamento.

Spiegazioni

1. –
2. Il coordinamento, l'armonizzazione e l'elaborazione di soluzioni devono, per quanto possibile, avvenire nel quadro di gruppi di terreno d'atterraggio riuniti sul piano regionale, analogamente alla procedura di stesura dei verbali di coordinazione per gli aeroporti. Vanno integrati nel processo gli Uffici federali interessati (UFAC, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, UFAM, Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport, Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio), i Cantoni (servizi competenti in materia di pianificazione del territorio, protezione dell'ambiente e del paesaggio, caccia, economia e turismo), i Comuni in cui sono ubicate le aree d'atterraggio di montagna, le organizzazioni (Club Alpino Svizzero, Aero Club Svizzero, Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio, Swiss Helicopter Association) e le imprese (eliporto all'interno della regione interessata). A titolo preliminare l'UFAC, in collaborazione con i servizi federali interessati, prepara una direttiva/istruzione con un elenco di criteri materiali per l'esame delle aree e per la determinazione della loro utilizzazione.
3. I terreni d'atterraggio ubicati all'interno o nelle immediate vicinanze di regioni per le quali il silenzio e la tranquillità rappresentano valori qualitativi importanti, in riserve naturali o in riserve faunistiche nazionali e cantonali (p.es. bandite di caccia o rifugi della fauna, come nei Grigioni) costituiscono una potenziale fonte di conflitto e richiedono l'elaborazione di soluzioni atte a prevenirli. Occorre parimenti stabilire condizioni quadro di tipo temporale: per le restrizioni dell'utilizzazione citate può trattarsi p.es. di prescrizioni concernenti determinate vie aeree o di limitazioni annuali e orarie da rispettare. Nell'elaborazione delle soluzioni è necessario prendere in considerazione sia gli sforzi compiuti dalla Confederazione per migliorare l'efficacia dell'IFP mediante la sua integrazione nei settori politici d'incidenza territoriale, sia le discussioni attualmente in corso sul tema dei parchi.

Diversamente dagli elicotteri, gli aerei non possono atterrare a piacimento su qualunque tipo di terreno; inoltre, è diverso anche l'effetto molesto prodotto dagli aerei. In sede di soluzione dei conflitti occorre tenere conto di queste specificità. Se in ragione di conflitti sulla protezione della natura e del paesaggio dovesse essere necessaria l'adozione di misure, è utile tenere presente che è più difficile spostare le aree d'atterraggio di montagna destinate a essere utilizzate dagli aerei che non quelle destinate agli elicotteri.

4. Senza una relativa base legale non è possibile vietare in Svizzera, a titolo generale, la pratica dell'eliski. In considerazione del potenziale di conflitto riconducibile alle attività di eliski, è necessario limitare tali attività a terreni d'atterraggio designati soltanto a tale scopo. Simili terreni vanno stabiliti in sede di elaborazione delle schede di coordinamento.

La maggior parte dei voli commerciali sulle aree d'atterraggio di montagna è effettuata nel quadro dell'eliski che, di solito, si pratica nel primo trimestre dell'anno. Per singole regioni, questa attività costituisce un'offerta turistica importante e per alcune ditte è un pilastro finanziario estremamente importante, anche se fortemente dipendente dalle condizioni meteorologiche, dai giorni della settimana e dalla stagione. Grazie all'eliski, anche d'inverno l'attività aviatoria non subisce una drastica riduzione, ciò che consente ai piloti di mantenere costante tutto l'anno il necessario grado di allenamento. In tal modo resta garantito un elevato livello di sicurezza aerea.

5. Nell'ottica delle ripercussioni sul territorio e l'ambiente e dei conflitti che possono insorgere, occorre in particolare valutare se una delimitazione dei settori è indicata per l'aviazione di montagna. In tale esame occorre considerare i seguenti aspetti:
- la finalità di questi settori (devono essere disponibili solo a scopo d'istruzione o anche per altri tipi di utilizzazione?);
 - le modalità dell'introduzione di simili settori e le possibili misure di compensazione o limitazione territoriale (p.es. contingentamento numerico dei voli d'allenamento sui terreni d'atterraggio, creazione di settori sotto i 2000 metri nelle zone protette, nei quali non sono ammessi atterraggi a scopo d'istruzione come compensazione per le immissioni foniche);
 - la necessità di adeguare eventualmente la LNA e l'OSIA.
6. La delimitazione di zone di silenzio nel paesaggio e di zone di quiete per la fauna selvatica è effettuata nel quadro dei colloqui regionali (a livello di scheda di coordinamento) e tenendo conto di quanto previsto dalla pianificazione direttrice cantonale.

Le zone di silenzio si suddividono in due categorie:

- A) le zone di silenzio nel paesaggio sono per definizione zone con poche fonti di rumore di origine antropica.
L'obiettivo di protezione è costituito dalla salvaguardia della varietà di rumori di origine naturale e del silenzio necessario al riposo delle persone.
- B) Le zone di quiete per la fauna selvatica, invece, sono zone protette comprendenti spazi importanti per il rifugio degli animali; in dette zone la fauna risulta particolarmente sensibile agli effetti fonici provocati dal traffico aereo.
-

P (Principi): I principi sono decisioni che non richiedono alcuna coordinazione territoriale o che non si riferiscono a questioni concrete della coordinazione territoriale; sono equiparati ai dati acquisiti.

D (Dati acquisiti): Una disposizione di coordinamento è classificata come dato acquisito se ha avuto luogo una sufficiente collaborazione e se i requisiti materiali relativi alla coordinazione sono adempiuti (coordinazione di massima). Conformemente all'articolo 15 dell'ordinanza del 28 giugno 2000 sulla pianificazione del territorio (OPT; RS 700.1), un progetto concreto può essere definito dato acquisito solamente se sussiste un fabbisogno in merito, se sono state esaminate ubicazioni alternative, se il progetto esige l'ubicazione prevista, se le ripercussioni rilevanti sul territorio e l'ambiente possono essere valutate in linea di massima e, infine, se la compatibilità legale del progetto è presumibilmente data.

R (Risultati intermedi): Una disposizione di coordinamento è considerata risultato intermedio se la collaborazione è stata avviata e se non può ancora essere valutato in maniera definitiva se i requisiti materiali relativi alla coordinazione sono adempiuti.

I (Informazioni preliminari): Una disposizione di coordinamento è considerata informazione preliminare se la prevista attività d'incidenza territoriale è ancora troppo vaga per stabilire la necessità di coordinazione sovralocale e se la collaborazione non è ancora stata avviata.