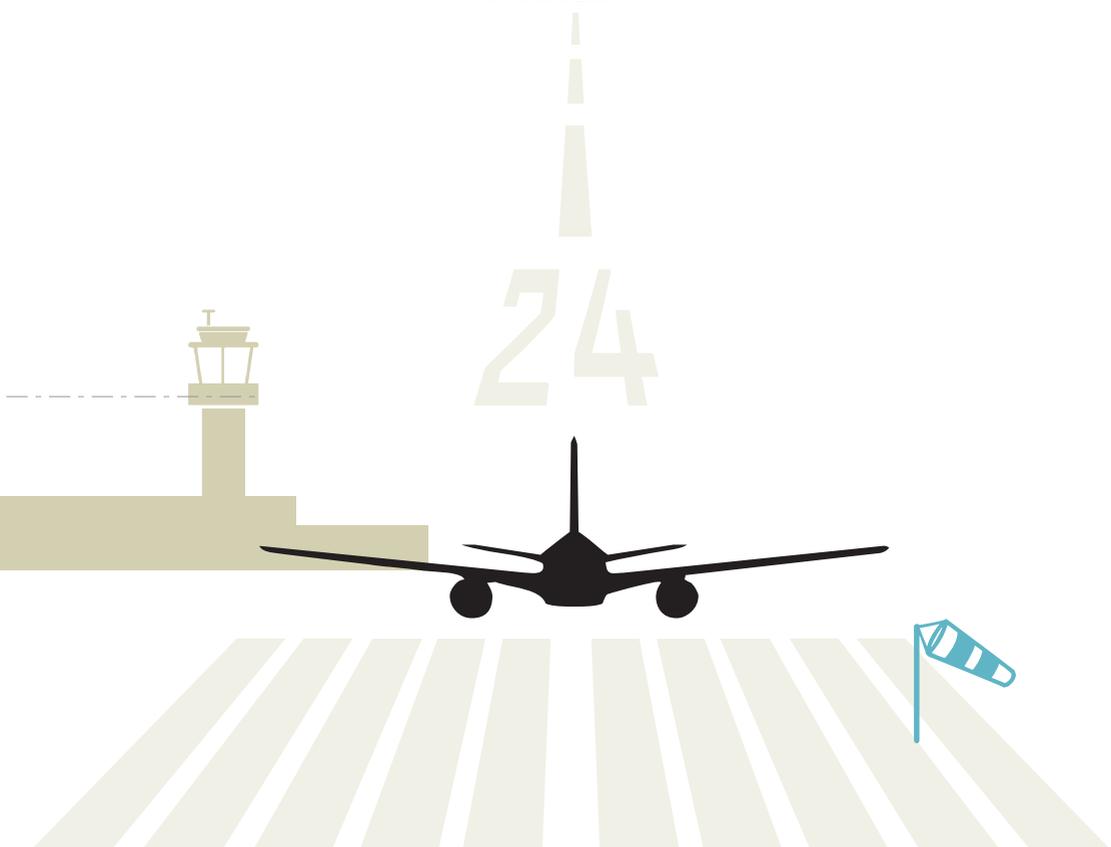


Piano settoriale dei trasporti, Parte Infrastruttura aeronautica (PSIA)

Il PSIA in breve

Novembre 2020



Nota editoriale

Edito da

Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Cartine e realizzazione grafica

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Design della copertina

Susanne Krieg Grafik-Design (SGD)

Cartine riprodotte con l'autorizzazione di

Ufficio federale di topografia swisstopo, © 2020 swisstopo

Distribuzione

Versione elettronica: www.ufac.admin.ch

Disponibile anche in tedesco e in francese

11.2020

Piano settoriale dei trasporti, Parte Infrastruttura aeronautica (PSIA)

Il PSIA in breve

- Il PSIA è lo strumento di pianificazione e coordinamento della Confederazione nel settore dell'aviazione civile. Esso fissa obiettivi e prescrizioni per gli aerodromi e gli impianti della navigazione aerea che sono vincolanti per le autorità.
- Il PSIA assicura il coordinamento tra la costruzione e l'esercizio degli aerodromi, da una parte, e le esigenze di utilizzo del territorio nonché delle aree protette nelle zone limitrofe, dall'altra. I conflitti territoriali devono essere riconosciuti in tempo e risolti quanto più possibile.
- Il PSIA si compone di due parti: la parte concettuale e le schede di coordinamento. La parte concettuale contiene obiettivi e prescrizioni generali per l'infrastruttura aeronautica e definisce la rete degli aerodromi, indicando la sede e le funzioni di questi ultimi.
- Le schede di coordinamento precisano le prescrizioni contenute nella parte concettuale. Per ogni aerodromo viene redatta una scheda di coordinamento. Le schede di coordinamento si basano sul verbale di coordinamento.

1. Senso e scopo del PSIA

Un'infrastruttura aeronautica performante costituisce una premessa importante per lo sviluppo sociale ed economico del Paese. Essa permette, tra le altre cose, di accedere al traffico aereo internazionale nonché di svolgere operazioni di salvataggio e di trasportare materiale e persone nelle zone di montagna. Gli aerodromi possono svolgere una funzione importante anche come centri economici. Questi impianti, tuttavia, come anche altre infrastrutture dei trasporti, producono spesso effetti negativi sulla popolazione e sull'ambiente (ad es. immissioni foniche del traffico aereo). Il loro utilizzo limita, inoltre, lo sviluppo territoriale nelle zone ad essi adiacenti.

Alla luce di ciò è importante coordinare tempestivamente la pianificazione, la costruzione e l'esercizio dell'infrastruttura aeronautica, da una parte, con le esigenze di utilizzo e di protezione del territorio circostante, dall'altra. Un conflitto tra differenti esigenze di utilizzo del territorio può essere riconosciuto e risolto, o quanto meno ridotto, già nella fase di pianificazione. Ciò permette, inoltre, di garantire a lungo termine sia la sopravvivenza degli aerodromi sia nuove possibilità di sviluppo per gli stessi. Questa funzione di coordinamento e armonizzazione è svolta dal Piano settoriale dei trasporti, Parte Infrastruttura aeronautica (PSIA). Esso è consultabile in Internet all'indirizzo www.bazl.admin.ch/pianosettoriale. Le decisioni di tipo territoriale contenute nei piani settoriali della Confederazione sono pubblicate nel WebGIS all'indirizzo map.geo.admin.ch

L'articolo 87 della Costituzione federale stabilisce che la legislazione in materia di aviazione compete alla Confederazione. L'aviazione civile, inoltre, rappresenta uno dei compiti della Confederazione di incidenza territoriale di cui all'articolo 13 della legge sulla pianificazione del territorio (LPT). Attraverso il PSIA la Confederazione adempie pertanto l'incarico conferitole nei suddetti atti normativi. Il PSIA si basa sugli obiettivi per l'infrastruttura fissati nel «Rapporto 2016 sulla politica aeronautica svizzera» del Consiglio federale e attua le prescrizioni della politica di pianificazione territoriale e della Strategia per uno sviluppo sostenibile.

Il PSIA ha un orizzonte temporale che si estende da 15 a 20 anni e serve anche al coordinamento con la pianificazione direttrice dei Cantoni. Esso contiene prescrizioni su come valutare l'interesse pubblico di un aerodromo, offre una prima ponderazione degli interessi e alleggerisce di conseguenza le successive procedure di approvazione. Infine, questo documento ufficiale garantisce l'informazione e la trasparenza per le decisioni di natura territoriale concernenti l'aviazione.

Questo strumento di pianificazione territoriale si limita a decisioni relative all'infrastruttura aeronautica. Questioni di fondo riguardanti la politica aeronautica e ambientale nonché decisioni riguardanti lo spazio aereo sono trattate in altra sede. Lo stesso vale anche per i decolli e gli atterraggi al di fuori degli aerodromi, che sottostanno all'ordinanza sugli atterraggi esterni (OAEs).

2. Contenuto e struttura del PSIA

Il PSIA è parte del Piano settoriale dei trasporti, che permette uno sviluppo a lungo termine dell'intero sistema svizzero dei trasporti in accordo con la pianificazione territoriale (figura 1).

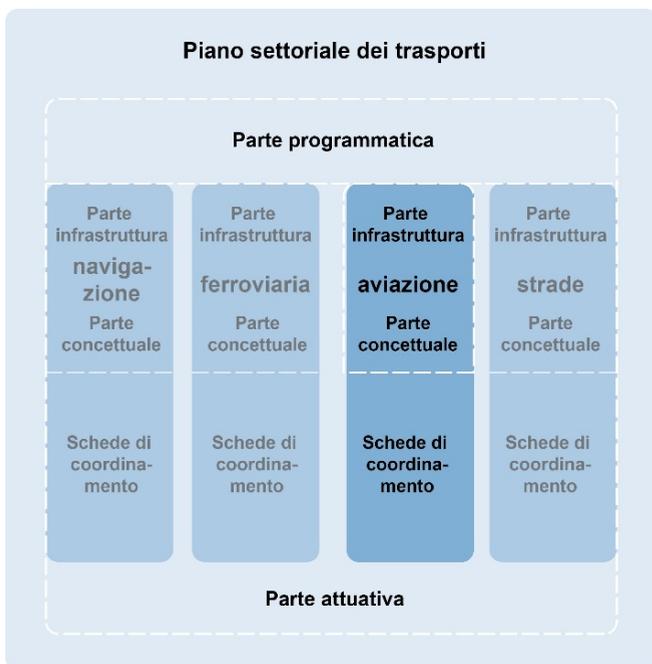


Figura 1: Il PSIA è parte del Piano settoriale dei trasporti

Il PSIA si compone della parte concettuale e delle schede di coordinamento.

Il 26 febbraio 2020 il Consiglio federale ha adottato una revisione totale della parte concettuale. Nuove schede di coordinamento vengono elaborate a ritmo costante, mentre quelle già esistenti vengono, all'occorrenza, adeguate. Finora il Consiglio federale ha adottato le schede di coordinamento di oltre 60 aeroporti e ha deciso numerosi adeguamenti di schede di coordinamento già esistenti. Per la maggior parte degli aeroporti già esiste quindi una scheda di coordinamento. Le schede di coordinamento non ancora disponibili sono in fase di elaborazione.

2.1 Parte concettuale

La parte concettuale fornisce innanzitutto una panoramica delle condizioni quadro politiche, pianificatrici e normative valide per l'ambito dell'aviazione civile. Presenta poi lo stato attuale dell'infrastruttura aeronautica, di cui delinea anche le tendenze di sviluppo e le sfide rilevanti.

Su questa base la parte concettuale fissa quindi gli obiettivi e principi di pianificazione per gli aerodromi. Essa definisce il sistema dell'infrastruttura aeronautica nel suo insieme, precisando l'ubicazione e la funzione dei singoli impianti (figura 2) e formula prescrizioni per il loro utilizzo strutturale e operativo. Nella parte concettuale si distingue tra i seguenti tipi di impianti:

- aeroporti nazionali
- aeroporti regionali
- campi d'aviazione
- eliporti
- aerodromi militari utilizzati anche a scopi civili
- impianti della navigazione aerea (impianti di telecomunicazione, navigazione e sorveglianza situati al di fuori degli aerodromi)

Infrastruttura aeronautica esistente

Attualmente l'aviazione civile dispone di tre aeroporti nazionali, undici aeroporti regionali, 45 campi di aviazione e 24 eliporti e può avvalersi di 42 impianti della navigazione aerea. Infine, quattro dei cinque campi d'aviazione militare operativi sono utilizzati anche per l'aviazione civile.

Nel complesso la Svizzera dispone di una buona infrastruttura aeronautica. A differenza delle strade nazionali o della rete ferroviaria delle FFS, essa non è di proprietà della Confederazione. Qui il ruolo della Confederazione si limita alla definizione di condizioni quadro adeguate e di linee guida per la pianificazione, nel cui rispetto soggetti terzi predispongono un'infrastruttura aeronautica adeguata.

Le aree per gli atterraggi esterni (per elicotteri e aerei ad ala fissa) non fanno parte dell'infrastruttura, così come neppure le aree per il decollo e l'atterraggio di palloni e alianti da pendio. Per l'esercizio di droni di grandi dimensioni si fa ricorso agli aerodromi esistenti o ad atterraggi esterni.

Ulteriore sviluppo dell'infrastruttura aeronautica

L'essenza infrastrutturale dell'attuale sistema aeroportuale globale deve essere preservata, migliorata qualitativamente e sviluppata secondo le necessità. L'infrastruttura aeronautica deve soddisfare principalmente le esigenze del traffico aereo di interesse pubblico. Si tratta in particolare dei voli di linea, dei voli di salvataggio e di intervento e di altri voli di Stato. Di interesse pubblico sono anche i voli di formazione e perfezionamento, i voli di affari e turistici, il lavoro aereo e i voli di collaudo. L'interesse pubblico di un aerodromo dipende dall'importanza economica e sociale (sul piano federale, cantonale e comunale) del traffico aereo che vi si svolge. Nella ponderazione degli interessi quest'ultima viene contrapposta alle esigenze di utilizzo e di tutela del territorio circostante.

Per andare incontro a future nuove esigenze dell'aviazione e a un eventuale incremento della domanda si dovrà, ove possibile, sfruttare al meglio l'infrastruttura già esistente. Non si esclude la possibilità di operare ampliamenti, tuttavia essi devono essere valutati singolarmente in base ai criteri della sostenibilità.

Aree d'atterraggio in montagna

Infine, la parte concettuale descrive la rete delle 40 aree d'atterraggio in montagna. Si tratta di aree d'atterraggio al di fuori degli aerodromi e prive di infrastruttura, situate a più di 1100 metri sul livello del mare. Vengono utilizzate sia per la formazione e la pratica che per il trasporto di passeggeri a fini turistici.

2.2 Schede di coordinamento

Le schede di coordinamento precisano per i singoli aerodromi le prescrizioni contenute nella parte concettuale. Per ogni aerodromo le schede di coordinamento (testo e cartine; le figure 3 e 4 sono esempi tratti dalla scheda di coordinamento dell'aerodromo di Ambri) contengono le seguenti decisioni:

- scopo e funzione (testo)
- condizioni quadro per l'esercizio (testo)
- perimetro dell'aerodromo (cartina)
- la «zona esposta al rumore», che delimita lo spazio disponibile per le operazioni di volo (cartina)
- la «zona con limitazione degli ostacoli», che protegge le rotte di avvicinamento e decollo (cartina)
- principi del collegamento via terra (testo)
- principi della protezione della natura e del paesaggio (testo)

Le schede di coordinamento permettono quindi la definizione spaziale degli aerodromi. Esse assicurano lo spazio per l'infrastruttura e per l'esercizio degli aerodromi e forniscono informazioni sul loro impatto territoriale e ambientale. Occorre risolvere il più possibile eventuali conflitti con le prescrizioni del diritto per la protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio e alleggerire così nei contenuti le procedure di approvazione previste dalla legge sulla navigazione aerea (LNA). Il PSIA serve quindi a una prima ponderazione degli interessi per i progetti aeroportuali con ripercussioni territoriali. Non permette tuttavia una ponderazione degli interessi definitiva, la quale avviene solo nell'ambito delle successive procedure di approvazione ai sensi della LNA.

Per gli impianti della navigazione aerea e per le aree di atterraggio in montagna non vengono elaborate schede di coordinamento.

Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura aeronautica (PSIA) - 02.09.2020 Schema di coordinamento		15° serie T4
Impianto: Ambri TI-4 Rete parziale: Campi d'aviazione		
S I T U A Z I O N E Informazioni generali e dati tecnici: - Cantone d'ubicazione: Ticino - Comune del perimetro dell'impianto: Quinto - Comuni toccati da limitazioni degli ostacoli: Airolo, Prato Leventina, Quinto - Comune toccato da esposizione al rumore: Quinto - Prestazioni di traffico: volo motore: - Ø 4 anni (2016-19): 937 movimenti - max. 10 anni: 1330 (2013) - potenziale PSIA: 6000 volo vela: - Ø 4 anni (2016-19): 5 movimenti - max. 10 anni: 1031 (2010)		Risultati: Parte concettuale (cap. 4.4 Elipros)
Scopo dell'impianto/funzione nella rete: Il campo d'aviazione di Ambri è un aerodromo militare e dal 1994 è utilizzato anche a scopi civili. Dal 2010 la struttura è gestita dal Parco Multifunzionale Ambri-Rotta (PMAR). Utilizzazione civile con priorità accordata ai voli d'affari e turistici, alla formazione e al perfezionamento aeronautici, all'aviazione sportiva (la motore e a vela) e alla funzione di base d'elicottero.		Documenti di base: Esercizio civile: - Regolamento d'esercizio del 16.12.1996 - Catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli del 22.02.2016 Verbale di coordinamento aprile 2014 e complemento del 30 agosto 2019
Stato della coordinazione: La funzione e lo sviluppo dell'aerodromo sono in sintonia con la politica cantonale in materia di infrastruttura aeronautica (PCIA), approvata nell'ottobre 2006 dal Consiglio di Stato e integrata nel piano direttore cantonale. L'aerodromo continuerà quindi a essere esercitato con un potenziale di sviluppo pari a circa 6000 movimenti di volo.		DECISIONI Funzione dell'impianto: L'aerodromo di Ambri è un campo d'aviazione civile privato. È utilizzato per voli turistici, d'affari e di lavoro, per la formazione e il perfezionamento aeronautici con elicotteri e aerei come anche per voli sportivi (la motore e a vela) nonché occasionalmente per voli delle Forze aeree.
L'esercizio, il perimetro e l'infrastruttura dell'aerodromo sono essenzialmente armonizzati con le esigenze di utilizzazione e gli obiettivi di protezione del luogo (cfr. verbale di coordinamento). In particolare, l'esercizio di volo previsto non comporta alcun superamento dei valori limite di esposizione al rumore ai sensi dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF).		D R I <ul style="list-style-type: none"> • •
Per trasformare l'impianto militare in un aerodromo civile è necessaria una procedura di cambiamento d'uso secondo la legge sulla navigazione aerea. La procedura di cambiamento d'uso richiede il rilascio di un'autorizzazione d'esercizio, l'adeguamento del regolamento d'esercizio e l'approvazione dei piani per le opere edili e gli impianti (piste, vie di rullaggio, costruzioni per le operazioni di volo).		
Il DDFS ha venduto al Comune di Quinto nel 2008 le parti dell'impianto necessarie per l'utilizzazione civile dell'aerodromo. Nel 2019 il Comune di Quinto ha inoltre acquisito un diritto di proprietà per la parcella 4971 (hangar 3). Questo permette una localizzazione più adatta delle base elicotteri. Le forze aeree continueranno a utilizzare occasionalmente il campo d'aviazione per voli operativi e d'istruzione.		
Sul lato nord della pista è costituita una Zona parco multifunzionale per la costruzione di una pista di ghiaccio. Gli spazi disponibili sono limitati e si entra in conflitto con le superfici di limitazione degli ostacoli. L'esercente ha fornito le prove di un esercizio sicuro (aeronautical study). Su questa base l'UFAC ha accordato la necessaria deroga.		
Nel perimetro dell'aerodromo gli spazi riservati alle acque devono essere coordinati con l'utilizzazione dello scalo. Questo compito è svolto dal Cantone nell'ambito della determinazione del fabbisogno di spazi riservati alle acque in superficie. Il coordinamento non dovrebbe causare conflitti.		
Per trasformare l'impianto militare in un aerodromo civile è necessaria una procedura di cambiamento d'uso secondo la legge sulla navigazione aerea.		

Figura 3: Estratto da una scheda di coordinamento PSIA con il testo contenente le decisioni (grigio); esempio dell'aerodromo di Ambri (TI)

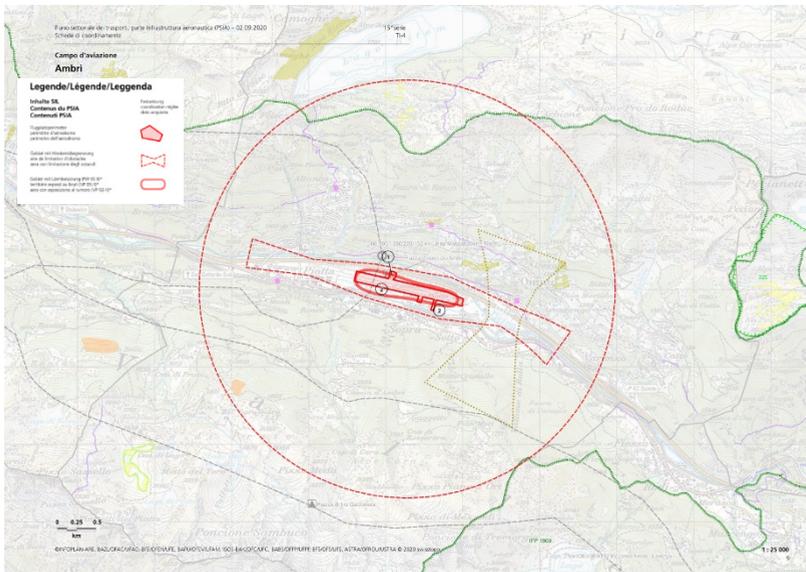


Figura 4: Cartina di una scheda di coordinamento PSIA raffigurante le decisioni con incidenza territoriale; esempio dell'aerodromo di Ambri (TI)

3. Procedura ed effetti

Procedura

Le decisioni relative ai singoli aerodromi vengono elaborate attraverso un processo di coordinamento, che precede la procedura ordinaria per le schede di coordinamento. Prendono parte a questo processo i servizi competenti della Confederazione e dei Cantoni, i Comuni interessati e l'esercente dell'aerodromo in questione. Il processo di coordinamento rientra nell'obbligo di collaborazione sancito dalla legge sulla pianificazione del territorio (LPT) (figura 5). I risultati di questo processo vengono riassunti in un verbale di coordinamento.



Figura 5: Elaborazione congiunta del verbale di coordinamento

Il verbale di coordinamento non è giuridicamente vincolante. Esso presenta i conflitti territoriali esistenti nonché il consenso e le differenze tra i soggetti coinvolti nel coordinamento. Rappresenta la base per l'elaborazione o l'adeguamento delle schede di coordinamento PSIA e può servire anche agli altri strumenti di pianificazione (piano direttore cantonale, piano di utilizzazione comunale) (figura 6). Se non sono necessari interventi sul piano della pianificazione territoriale, è possibile rinunciare in via eccezionale al processo di coordinamento.

L'adozione del PSIA spetta al Consiglio federale. Prima dell'adozione il progetto viene sottoposto alla popolazione per informarla e darle l'opportunità di esprimersi al riguardo (partecipazione). Anche i Cantoni e i Comuni vengono

consultati in rapporto al progetto. La procedura si basa sulle disposizioni dell'ordinanza sulla pianificazione del territorio (OPT).

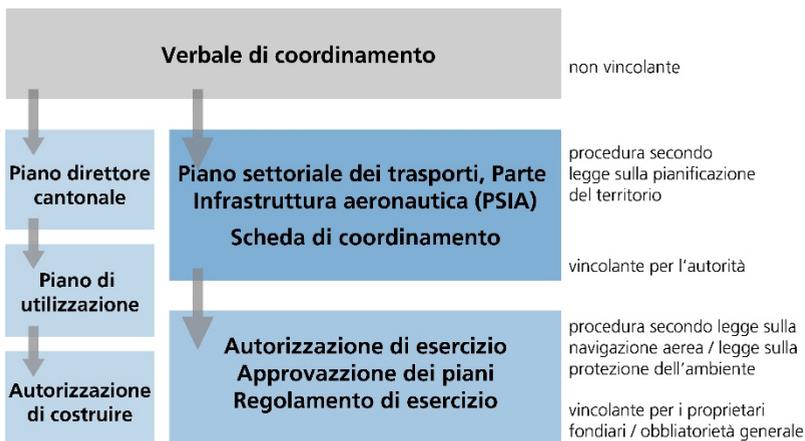


Figura 6:
Il verbale di coordinamento rappresenta la base delle schede di coordinamento PSIA

Effetti

Le decisioni del PSIA (incluse quelle contenute nella parte concettuale) sono vincolanti per le autorità di tutti i livelli (Confederazione, Cantoni e Comuni). Qualora presentino un riferimento territoriale specifico, sono suddivise in tre categorie a seconda della fase di coordinamento: «dati acquisiti», «risultati intermedi» e «informazioni preliminari». Ai sensi della legge sulla navigazione aerea (LNA) le decisioni del PSIA costituiscono la premessa per l'approvazione di progetti edilizi negli aerodromi o di modifiche dell'esercizio aereo che hanno un impatto notevole sul territorio e l'ambiente. Sono inoltre armonizzate con gli altri piani settoriali e strategie della Confederazione e con i piani direttori cantonali, così da evitare che tra questi strumenti di pianificazione territoriale vi siano delle contraddizioni. I Comuni tengono conto delle prescrizioni del PSIA nei propri piani di utilizzazione.

