



«Nel quadro di uno sviluppo sostenibile, il Consiglio federale si impegna in favore di una politica aeronautica coerente, globale e lungimirante, finalizzata essenzialmente a garantire un collegamento ottimale della Svizzera con i maggiori centri europei e di altri continenti». Sono queste le premesse su cui si fonda il «Rapporto sulla politica aeronautica della Svizzera», pubblicato dal Governo nel dicembre 2004. Per la prima volta dopo 50 anni si è nuovamente fatto il punto della situazione nel settore dell'aviazione civile svizzera.

Oltre a un'analisi dettagliata del contesto attuale e dei problemi correlati, il rapporto presenta le strategie d'intervento del Consiglio federale per il futuro orientamento dell'aviazione civile svizzera. Dopo che le Camere hanno discusso e preso atto del rapporto nel 2005, al DATEC e all'UFAC è stato conferito il mandato di attuare i provvedimenti richiesti e, in particolare, di intraprendere le necessarie modifiche del diritto aeronautico. In sostanza si tratta di:

- esaminare in che modo si possa rendere più attuale la legge sulla navigazione aerea, integrandovi disposizioni sullo sviluppo sostenibile, la sicurezza, la raggiungibilità, la competitività e l'allacciamento internazionale dell'aviazione civile svizzera;
- esaminare in che modo i proventi dell'attuale tassa sul cherosene impiegato nel traffico

aereo possano essere investiti in misure per la protezione dell'ambiente e della sicurezza («safety» e «security») nel settore dell'aviazione;

- stipulare convenzioni con gli Stati confinanti (Germania, Austria e Italia), in cui siano disciplinate la fornitura e la congrua remunerazione dei servizi della navigazione aerea;
- partecipare all'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) e al Cielo unico europeo (Single European Sky, SES);
- per gli aeroporti nazionali, esaminare un possibile trasferimento delle competenze in materia di pianificazione dai Cantoni/Comuni alla Confederazione e un eventuale spostamento della responsabilità dai Cantoni alla Confederazione;
- per l'aeroporto di Zurigo, accelerare il processo di coordinamento relativo al Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) e riprendere i colloqui con la Germania in relazione al regime degli atterraggi e dei decolli;
- adeguare le relative basi legali per far sì che si affermi maggiormente lo stato della tecnica («best practice») rispetto alle regole riconosciute della tecnica (norme e standard);
- creare le necessarie basi legali affinché possa essere introdotto un sistema spontaneo e confidenziale di notifica degli errori per incrementare la sicurezza;
- esaminare le possibilità per garantire l'allacciamento aereo del Ticino al resto della Svizzera;

- per le procedure in caso di misure di protezione fonica, valutare la necessità d'intervento sul piano legislativo;
- sciogliere la Commissione federale della navigazione aerea; la sua funzione può essere ripresa, se necessario, da altri organi specializzati.

Sicurezza e competitività hanno la priorità

Non tutte le misure suesposte hanno la stessa importanza per la futura configurazione dell'aviazione civile svizzera. La loro attuazione richiede l'adeguamento di diverse normative e quindi un modo di procedere differenziato. In testa alla scala delle priorità si trovano la sicurezza e la competitività. Nel 2005 sono state prese le prime decisioni in tal senso con il «Si» del Parlamento alla partecipazione della Svizzera all'AESA e con la base legale per l'introduzione di un sistema di notifica degli errori non sanzionatorio.

Sono già in corso i lavori per l'introduzione, nella legge sulla navigazione aerea, di disposizioni sullo sviluppo sostenibile, la sicurezza, la raggiungibilità, la competitività e l'allacciamento internazionale dell'aviazione civile svizzera, nonché – relativamente agli aeroporti nazionali – per il trasferimento delle competenze in materia di pianificazione dai Comuni/Cantoni alla Confederazione. Anche i colloqui e le consultazioni con gli Stati confinanti, in rela-

zione ai servizi della navigazione aerea, sono già in corso, e con la Germania è stato rilanciato un dialogo esplorativo riguardante il regime dei decolli e degli atterraggi per la parte dell'aeroporto di Zurigo che si trova in territorio tedesco. Sempre per lo scalo zurighese, il processo di coordinamento PSIA avanza secondo i piani. La Svizzera e l'UE hanno appianato le divergenze relative a una partecipazione del nostro Paese al Cielo unico europeo; il prossimo passo, nel 2006, è costituito dalla certificazione, da parte dell'UFAC, di Skyguide come impresa qualificata per la fornitura di servizi della navigazione aerea.

Modifica costituzionale per i proventi della tassa sul cherosene

Il provvedimento più complesso da mettere in atto riguarda l'eventuale impiego di una parte dei proventi della tassa sul cherosene per misure in favore della protezione dell'ambiente e della sicurezza («safety» e «security») nel settore dell'aviazione. Attualmente tali proventi (circa 50-60 milioni di franchi all'anno) confluiscono perlopiù nel conto stradale e, in minima parte, nella cassa generale della Confederazione. Ma dove, concretamente, potrebbero essere utilizzati nel settore aeronautico rimane da stabilirsi nel quadro di accertamenti. Poiché l'utilizzazione delle imposte sui carburanti è disciplinata dalla Costituzione federale, la nuova formulazione richiede innanzitutto una modifica costi-

tuzionale e, quindi, una votazione popolare. In seguito è necessario modificare anche la legge concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata, modifica che deve essere decisa dal Parlamento. Ne consegue che la nuova regolamentazione potrà entrare in vigore soltanto tra alcuni anni.

