

In gergo economico, la «volatilità» designa quei settori caratterizzati da repentini e inattesi cambiamenti economici e il cui rendimento dei titoli oscilla sui mercati internazionali come una nave in balia delle onde. L'aviazione civile rientra in tale categoria non soltanto perché è un settore dove la concorrenza è mondiale, ma anche perché è un ramo economico esposto a un rapido sviluppo tecnologico. Tale ritmo sostenuto costituisce una sfida sia per l'industria aeronautica, sia per le autorità di vigilanza. Queste ultime, infatti, devono disporre di sufficiente personale adeguatamente qualificato e provvedere affinché le condizioni legali poste all'aviazione stiano al passo con i progressi tecnici, le esigenze del mercato globale e il diritto del pubblico di disporre di un sistema di trasporto sicuro ed efficiente.

Potenziare l'aspetto della sicurezza nella legge sulla navigazione aerea

In quest'ambito, l'UFAC è in piena maratona: sulla base del rapporto sulla politica aeronautica (pubblicato dal Consiglio federale alla fine del 2004), degli sviluppi in atto a livello internazionale e delle tendenze che si delineano all'orizzonte, l'Ufficio ha preparato diversi pacchetti di revisione di testi normativi. Le modifiche più importanti riguardano la legge sulla navigazione aerea.

Nell'interesse dell'obiettivo stabilito dal Consiglio federale per l'aviazione civile svizzera, ossia di un elevato standard di sicurezza, la revisione offre alle autorità la possibilità di tenere conto dello stato della tecnica e, se necessario, di fissare requisiti tecnici più severi delle norme internazionali. Per poter reagire rapidamente ai cambiamenti occorrerà conferire all'UFAC la facoltà di emanare «prescrizioni tecniche d'esecuzione», sia per motivi di sicurezza, sia per attuare nuove norme internazionali.

Diversi articoli della legge sulla navigazione aerea vertono sulle nuove disposizioni in materia di regolazione del mercato. Contrariamente a quanto previsto attualmente, la Confederazione non si limiterà più a esercitare la vigilanza sulle tasse aeroportuali, ma sarà anche chiamata ad approvare le

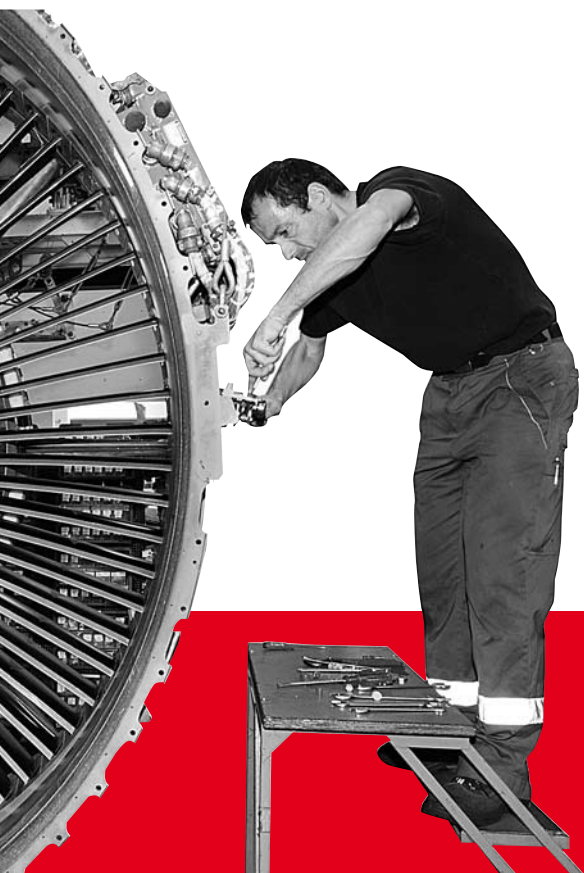
tariffe. Secondo la nuova legge, per finanziare le misure di sicurezza contro gli atti illeciti (security), ogni aeroporto dovrà istituire un fondo alimentato con i proventi di una tassa speciale riscossa su ciascun passeggero. Lo scopo di questi fondi è coprire tutti i costi delle misure di sicurezza, ad eccezione delle prestazioni che rientrano nella sovranità dello Stato. Attualmente la maggior parte delle uscite legate alla security è a carico degli aeroporti.

Per il finanziamento dei servizi della navigazione aerea è prevista una suddivisione degli aerodromi in diverse categorie. Per ogni categoria aeroportuale, le tasse pagate da ciascun aereo in arrivo o in partenza saranno fissate secondo criteri unitari. Questo provvedimento permetterà di migliorare la verità dei costi nel finanziamento dei servizi della navigazione aerea e, in particolare, di abolire il finanziamento trasversale degli aerodromi regionali da parte dell'aeroporto di Zurigo.

Aumento del grado di copertura dei costi grazie a una tassa di sorveglianza

Per poter svolgere in modo duraturo la sua funzione di vigilanza in un contesto internazionale sempre più complesso come quello dell'aviazione, l'UFAC necessita di 44 nuovi posti di lavoro. Nel 2007, il Consiglio federale ne aveva approvati una ventina, a condizione però che il loro finanziamento non incidesse sul bilancio e che l'Ufficio aumentasse di conseguenza i propri emolumenti. La riveduta ordinanza sugli emolumenti dell'Ufficio federale dell'aviazione civile è entrata in vigore il 1° gennaio 2008: grazie alle maggiori entrate, il grado di copertura dei costi è aumentato, passando dal 10 al 13 per cento. In tal modo l'Ufficio ha dato seguito alla richiesta, formulata a più riprese dal Consiglio federale, dal Parlamento e dal Controllo federale delle finanze, di migliorare il proprio livello di autofinanziamento. Un nuovo «tributo di vigilanza» previsto nel progetto di nuova legge sulla navigazione aerea dovrebbe permettere di aumentare ulteriormente questa copertura dei costi. Riscossa sugli aerodromi, le compagnie aeree, i servizi della navi-





gazione aerea, le scuole di volo, i costruttori di aerei e le imprese di manutenzione (ma non sui piloti e i detentori di aeromobili), la nuova tassa permetterebbe di finanziare, senza effetti sul bilancio, le rimanenti due dozzine di posti necessari e di adempiere così alle condizioni poste dal Consiglio federale.

La procedura di consultazione per la revisione della legge sulla navigazione aerea dovrebbe concludersi entro l'autunno e l'oggetto dovrebbe essere discusso alle Camere nel 2009. Parallelamente sono in corso di revisione anche altre ordinanze, per esempio l'ordinanza concernente il servizio della sicurezza aerea, l'ordinanza sul trasporto aereo e il regolamento del DATEC concernente le licenze del personale aeronavigante. Nel frattempo, il Consiglio nazionale come Camera prioritaria ha approvato una modifica dell'articolo 86 della Costituzione federale, finalizzata a creare le basi che permettano alla Confederazione d'impiegare in favore del trasporto aereo (invece che del trasporto su strada) una parte dei proventi dell'imposta sui carburanti per l'aviazione.

Lo scorso mese di marzo è entrata in vigore la nuova versione dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica, in cui sono disciplinati con maggiore chiarezza i diritti e i doveri dei capi d'aerodromo. Essa dà inoltre all'Ufficio la possibilità di concedere, in occasione di importanti eventi di carattere internazionale e nella misura in cui ciò risulti necessario per ragioni di sicurezza, deroghe ai divieti di volo notturno sugli aerodromi svizzeri. Si tratta di un'ulteriore tappa della maratona legislativa dell'UFAC verso un diritto aeronautico moderno.