



Rapporto Finanziamento speciale per il traffico aereo 2020-2023

Dicembre 2023



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC
Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC

Impressum

Edito da

Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC

Ottenibile presso

Versione elettronica scaricabile da: www.bazl.admin.ch

Disponibile anche in tedesco e francese

12.2023

Indice

1	Analisi retrospettiva	1
1.1	Introduzione.....	1
1.2	Panoramica delle richieste presentate negli anni 2020-2023	1
1.3	Beneficiari.....	3
1.4	Considerazioni.....	3
2	Prospettive future	5
2.1	Programma pluriennale 2024-2027.....	5
2.2	Finanziamento della sicurezza di avvicinamento e decollo presso gli aerodromi regionali di categoria II.....	5
2.3	Rispetto della chiave di ripartizione.....	5
3	Rappresentazioni grafiche e prospetti dei numeri	7
3.1	Numero di richieste	7
3.2	Ammontare dei contributi	7
3.3	Ripartizione dei fondi.....	8
3.4	Evoluzione finanziaria del FSTA	9

1 Analisi retrospettiva

1.1 Introduzione

Ai sensi dell'articolo 87b della Costituzione federale (Cost., RS 101) e dell'articolo 37a della Legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin, RS 725.116.2) la Confederazione concede e ripartisce contributi per provvedimenti finalizzati a (a) limitare gli effetti del traffico aereo sull'ambiente, (b) prevenire atti illeciti compiuti contro il traffico aereo (security) e (c) promuovere un elevato livello di sicurezza tecnica (safety). La ripartizione dei mezzi sui tre settori di compiti viene effettuata sulla base di una chiave di ripartizione flessibile fissata nella legge federale, a cui è possibile derogare solo temporaneamente a determinate condizioni, che tuttavia dev'essere rispettata per un periodo di dodici anni (dal 1° gennaio 2012 al 31 dicembre 2023; cfr. art. 37a LUMin in combinato disposto con art. 3 e art. 13 dell'Ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata per provvedimenti nel traffico aereo [OMinTA, RS 725.116.22]).

Chiave di ripartizione

Protezione dell'ambiente	dal 12,5 al 25%
Security	dal 12,5 al 25%
Safety	dal 50 al 75%

Il nuovo periodo di dodici anni inizia il 1° gennaio 2024.

Ogni anno vengono messi a disposizione per il finanziamento speciale per il traffico aereo dai 45 ai 50 milioni di CHF (entrate dai proventi parziali dell'imposta sugli oli minerali).

Nella valutazione delle richieste di sussidio si tiene conto dei criteri previsti dalla Legge federale sugli aiuti finanziari e le indennità (LSu, RS 616.1). Spetta all'UFAC decidere in merito alle richieste di contributo; qualora l'importo richiesto superi i 5 milioni di CHF, è necessaria l'approvazione dell'Amministrazione federale delle finanze (AFF)¹.

1.2 Panoramica delle richieste presentate negli anni 2020-2023

Nel quadro della procedura di autorizzazione 2020 sono state presentate 99 richieste di aiuto finanziario attraverso il finanziamento speciale per il traffico aereo, di cui 73 riguardanti il settore safety, 8 il settore security e 18 il settore ambiente. Nel corso del ciclo di verifiche 2020 l'UFAC ha approvato contributi pari complessivamente a 14,7 milioni di franchi. Sempre nel 2020, in virtù dell'ordinanza del 18 dicembre 1995 concernente il servizio della sicurezza aerea (OSA, RS 748.132.1) è stato riconosciuto un indennizzo pari a 27 milioni di CHF per il finanziamento della sottocopertura dei servizi della sicurezza di avvicinamento e di decollo degli aerodromi svizzeri con controllo del traffico aereo. A tale proposito si rimanda agli approfondimenti di cui al capitolo 2.2. Per quanto concerne i provvedimenti di sicurezza legati ad attività non sovrane presso gli aerodromi regionali di categoria II con traffico di linea, per il 2020 è stato stanziato un importo complessivo di 1,6 milioni di CHF.

Nel quadro della procedura di autorizzazione 2021 sono state presentate 89 richieste di aiuto finanziario, di cui 64 riguardanti il settore safety, 5 il settore security e 20 il settore ambiente. L'UFAC ha approvato contributi pari complessivamente a 12,6 milioni di franchi. Nel 2021, inoltre, sono stati erogati aiuti finanziari in virtù della OSA pari a 29,9 milioni di CHF per il finanziamento della sottocopertura dei servizi della sicurezza di avvicinamento e di decollo presso gli aerodromi svizzeri con controllo del traffico

¹ Cfr. art. 10 cpv. 1 e 2 OMinTA.

aereo. Per quanto concerne i provvedimenti di sicurezza legati ad attività non sovrane presso gli aerodromi regionali di categoria II con traffico di linea, per il 2021 è stato stanziato un importo complessivo di 1,2 milioni di CHF.

Nel quadro della procedura di autorizzazione 2022, invece, sono state presentate 88 richieste di aiuto finanziario, di cui 50 riguardanti il settore safety, 5 il settore security e 33 il settore ambientale. Nel complesso, i sussidi stanziati per l'attuazione dei provvedimenti sono stati pari a circa 19,4 milioni di CHF. Quanto agli aiuti finanziari per la sottocopertura dei servizi della sicurezza di avvicinamento e di decollo presso gli aerodromi svizzeri con controllo del traffico aereo, nel 2022 l'importo erogato è stato di 27,5 milioni di CHF. Per quanto concerne i provvedimenti di sicurezza legati ad attività non sovrane presso gli aerodromi regionali di categoria II con traffico di linea, per il 2022 è stato stanziato un importo complessivo di 1,1 milioni di CHF.

Nel quadro della procedura di autorizzazione 2023 sono state presentate 87 richieste di aiuto finanziario, di cui 52 riguardanti il settore safety, 7 il settore security e 28 richieste di aiuto finanziario nel settore ambiente. Nel 2023 sono stati deliberati aiuti finanziari in virtù della OSA pari a 33,2 milioni di CHF per il finanziamento della sottocopertura dei servizi della sicurezza di avvicinamento e di decollo presso gli aerodromi svizzeri con controllo del traffico aereo. Per quanto concerne i provvedimenti di sicurezza legati ad attività non sovrane presso gli aerodromi regionali di categoria II con traffico di linea, l'importo stanziato per il 2023 non era ancora noto all'atto della stesura del presente rapporto.

Esempi di richieste o provvedimenti per campo di applicazione

Protezione dell'ambiente:

- Proof of concepts e studi sulla scalabilità della produzione di carburanti aeronautici sostenibili per il traffico aereo
- Sfruttamento del calore residuo su un banco di prova dei motori
- Sviluppo di un piano di riduzione delle emissioni acustiche e del consumo di carburante di aerei di linea attraverso l'ottimizzazione energetica in fase di avvicinamento
- Studio sugli effetti della navigazione aerea sulla fauna selvatica

Prevenzione di atti illeciti (Security):

- Progetto di ricerca per l'individuazione di attività terroristiche nella fase antecedente il fatto
- Progetto di ricerca per il riconoscimento di oggetti vietati nelle immagini radiografiche dei bagagli dei passeggeri attraverso l'intelligenza artificiale
- Acquisto di una capsula per bomba
- Corsi e video didattici per il personale degli aeroporti
- Provvedimenti per la protezione perimetrale e antieffrazione delle infrastrutture aeronautiche

Sicurezza tecnica (Safety):

- Miglioramento delle previsioni meteorologiche con droni di misurazione
- Installazione di apparecchiature per la prevenzione di incidenti a bordo degli aeromobili
- Illuminazione a infrarossi di impianti eolici per ridurre il rischio di collisione durante i voli notturni
- Progetto di ricerca e sviluppo sulla navigazione satellitare per droni
- Progetto di ricerca sull'accertamento dell'idoneità psicologica dei piloti di professione nell'ottica della loro resilienza
- Diversi corsi di formazione e formazione continua, che hanno un impatto sulla safety

1.3 Beneficiari

Circa 150 richiedenti hanno inoltrato una domanda di sussidio². La maggior parte dei fondi, tuttavia, è stata destinata agli aerodromi regionali di categoria II, in particolare per il fatto che i costi della sicurezza di avvicinamento e di decollo sono stati presi in carico dal FSTA. Altri aeroporti e aerodromi, ma anche imprese o università e istituti di ricerca hanno ricevuto una quota rilevante dei fondi. I grafici al punto 3.3 illustrano i principali beneficiari dei sussidi.

1.4 Considerazioni

Per il ciclo d'esame 2020-2023 è emerso quanto segue:

Nel periodo 2020-2023 è risultato che un numero crescente di richieste riguardano varie lettere degli articoli 37d, 37e e 37f LUMin e ciò rende quindi impossibile l'assegnazione delle richieste ad una sola lettera degli articoli. Fino ad oggi le priorità dei programmi pluriennali sono state stabilite in base a quanto rappresentato nella LUMin, tenendo conto del fatto che per ogni lettera degli articoli 37d, 37e e 37f LUMin si è definito se si tratti o meno di un focus. Nell'ambito dei carburanti sostenibili, ad esempio, i provvedimenti possono rientrare nel campo di applicazione di più lettere dell'articolo 37d LUMin, fermo restando che la metodologia sinora utilizzata per definire le attività cardine ha assegnato la priorità e quindi definito un focus per alcune di queste lettere e per altre no. La struttura dei contenuti oggetto di finanziamento in base alle lettere della legge non è quindi più funzionale. Per tale motivo si è provveduto ad adeguare la configurazione del prossimo programma pluriennale, che d'ora in avanti sarà articolato per focus tematici.

La qualità delle richieste inoltrate è in parte insoddisfacente. Nel periodo d'esame 2020-2023, l'UFAC ha constatato che esiste un potenziale di miglioramento in questo senso (cfr. capitolo 2.1).

Protezione dell'ambiente:

Negli ultimi anni, sono stati presentati progetti con importi sempre più importanti.

Alcuni richiedenti (soprattutto le grandi società orientate al profitto) sono disposti a realizzare progetti ambientali solo se si rivelano economicamente redditizi anche in assenza di aiuti finanziari. L'auspicio è pertanto che la Confederazione si faccia carico di tutti i costi. Da questo punto di vista l'UFAC non ha margine di manovra. Le disposizioni di legge in materia di sussidi presuppongono un certo esborso da parte dei richiedenti.

Prevenzione di atti illeciti (security):

Il settore della security è fortemente regolamentato, per cui sono pochi i provvedimenti giudicati facoltativi e quindi finanziabili. Si è comunque potuto sostenerne alcuni, tra cui vari progetti di ricerca.

Dal 2015, agli aerodromi regionali con traffico di linea sono stati concessi aiuti finanziari per provvedimenti di sicurezza periodici attraverso il finanziamento speciale per il traffico aereo. Nel settore della security, il programma pluriennale 2020-2023 ha continuato a erogare sussidi a favore degli aerodromi di Altenrhein, Berna e Lugano per finanziare il controllo dei passeggeri dei voli di linea e dei loro bagagli. Questo finanziamento è stato esaminato e si è constatato che il sostegno della Confederazione non è più giustificato. Il finanziamento sarà quindi definitivamente interrotto nel programma pluriennale 2024-2027.

Sicurezza tecnica (safety):

I mezzi a disposizione dei provvedimenti di safety sono scarsi. Negli ultimi tre anni è stato erogato un contributo pari a circa 30 milioni di CHF all'anno per il finanziamento dei servizi della sicurezza di avvicinamento e di decollo presso gli aerodromi svizzeri con controllo del traffico aereo, il che significa che è già stato utilizzato circa l'80 per cento del budget destinato a questo tipo di provvedimenti.

² Periodo: dall'01.01.2020 al 31.12.2022.

Nel periodo 2020-2023, sono stati standardizzati ulteriori provvedimenti di sicurezza nell'ambito della prevenzione degli incidenti. Questo semplificherà la presentazione delle richieste così come l'esame da parte dell'UFAC. Queste semplificazioni sono state accolte positivamente dai richiedenti e quasi la metà delle richieste inoltrate sono ora standardizzate.

Nella categoria «safety» la Confederazione può utilizzare i mezzi a destinazione vincolata del FSTA anche per sostenere iniziative nel campo della formazione. Il 1° gennaio 2019 è entrata in vigore la revisione totale dell'ordinanza del 31 ottobre 2018 sugli aiuti finanziari all'istruzione aeronautica (OFA, RS 748.03), con cui i presupposti per avere diritto agli aiuti finanziari sono stati maggiormente adeguati alle circostanze e allo stesso tempo li si è resi accessibili a un maggior numero di potenziali beneficiari. Si è inoltre dato seguito alla richiesta del mondo politico e del settore dell'aviazione di stabilire i criteri con cui garantire un maggiore sostegno ai cittadini svizzeri, incrementando così il numero di domande. Nel 2020, tuttavia, la pandemia di COVID-19 ha comportato una drastica limitazione di tutte le operazioni di volo, per cui l'industria non ha più potuto istruire il personale. Dal 2022 il settore dell'aviazione ha ripreso a formare personale, per cui il numero di domande è andato costantemente aumentando.

2 Prospettive future

2.1 Programma pluriennale 2024-2027

Il programma pluriennale 2024-2027 contiene una pianificazione finanziaria a medio termine e definisce priorità e aliquote di contributo massime. La sua struttura è stata adattata in base alle esperienze maturate nel periodo 2020-2023 (cfr. sopra, punto 1.4).

Per il periodo 2024-2027 le priorità sono state stabilite alla luce degli obiettivi politici e delle linee guida strategiche in vigore, nonché in base all'analisi della matrice dei rischi dell'UFAC.

La metodologia per la definizione delle priorità è stata modificata nel programma pluriennale 2024-2027 (cfr. punto 1.4). L'efficacia di questo approccio sarà oggetto di disamina nell'ambito del rapporto di valutazione redatto alla fine del periodo 2024-2027. Informazioni utili a tal fine potrebbero essere desunte, ad esempio, dalla matrice dei rischi dell'UFAC in ambito safety.

Per migliorare la qualità delle richieste e quindi l'efficacia del finanziamento speciale per il traffico aereo, nell'ambito del programma pluriennale 2024-2027 l'UFAC informa i richiedenti in merito alle ultime strategie, agli obiettivi e ai principali parametri che devono o dovrebbero essere considerati nella preparazione delle richieste. Non si tratta di un elenco di requisiti esaustivo né cumulativo, bensì semplicemente di «best practices» relative all'implementazione di provvedimenti. Con questo nuovo approccio l'UFAC si propone, tra i vari intenti, di incrementare la qualità delle richieste.

2.2 Finanziamento della sicurezza di avvicinamento e decollo presso gli aerodromi regionali di categoria II

Con l'accoglimento della «mozione Würth» (Garantire sostegno finanziario agli aerodromi regionali in quanto infrastrutture chiave) da parte del Consiglio degli Stati (16 marzo 2021) e del Consiglio nazionale (30 settembre 2021), il Consiglio federale è stato incaricato di adeguare le basi normative tale così da garantire in maniera duratura il sostegno finanziario attualmente erogato dalla Confederazione per i costi della sicurezza di avvicinamento e decollo a favore degli aerodromi regionali senza che venga introdotto un nuovo compito congiunto con i Cantoni. Con l'accoglimento di questa mozione la Confederazione continuerà a finanziare anche in futuro la maggior parte dei costi della sicurezza aerea presso gli aerodromi regionali. Le basi giuridiche attuali si fondano invece sul principio di ridurre l'impegno finanziario della Confederazione, trasferendo agli aerodromi e alle regioni più responsabilità nel finanziamento del servizio della sicurezza aerea. Per poter attuare la mozione Würth occorre pertanto adeguare il quadro legislativo di riferimento.

Fino all'entrata in vigore degli adeguamenti normativi necessari per l'attuazione della mozione Würth, gli importi riservati a ciascun aerodromo rimarranno invariati al livello del 2023 anche nel programma pluriennale 2024-2027. Si tratta di importi massimi.

Sia con le basi giuridiche attuali che dopo l'attuazione della mozione Würth si applica la legge federale sugli aiuti finanziari e le indennità (LSu), il che significa che anche in futuro occorrerà, per quanto possibile, adottare provvedimenti volti a migliorare l'efficienza e a ridurre i costi.

2.3 Rispetto della chiave di ripartizione

Dalle esperienze maturate negli anni 2012-2019 è emerso che, da un lato, i mezzi disponibili nel campo di applicazione safety non erano sufficienti e, dall'altro, quelli stanziati per gli altri due campi di applicazione non sono stati interamente utilizzati. La legislazione allora vigente non consentiva semplicemente di compensare un eventuale ulteriore fabbisogno in un settore di compiti con i mezzi inutilizzati di un altro. Per assicurare che questi fondi possano essere utilizzati nel modo più efficace possibile, si è provveduto a cercare una soluzione più flessibile. Con l'entrata in vigore del nuovo articolo 37a LUMin in data 1.1.2018 è stata introdotta una chiave di ripartizione flessibile. Tale articolo prevede, al primo capoverso, il seguente impiego dei mezzi a destinazione vincolata: dal 12,5 al 25 per cento per contributi

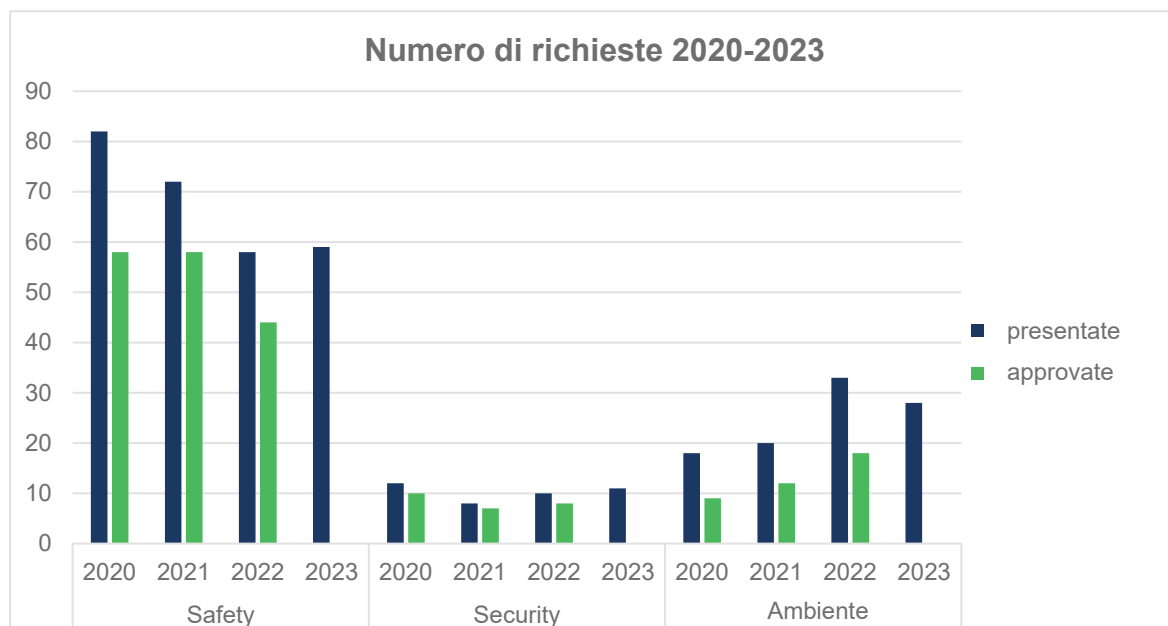
a provvedimenti di protezione dell'ambiente resi necessari dal traffico aereo e per contributi a provvedimenti di sicurezza volti a prevenire atti illeciti compiuti contro il traffico aereo e dal 50 al 75 per cento per contributi a provvedimenti volti a promuovere un elevato livello di sicurezza tecnica nel traffico aereo. Secondo la disposizione transitoria di cui all'articolo 41c LUMin questa chiave di ripartizione flessibile si applica con effetto retroattivo dal 1° gennaio 2012 per tutto il periodo in corso al momento dell'entrata in vigore della presente modifica e durante il quale la chiave di ripartizione deve essere rispettata. L'articolo 3 capoverso 1 LUMin fissa il suddetto periodo a 12 anni, che pertanto termina a fine 2023.

Sinora si è potuto rispettare soltanto in parte quanto previsto dalla legge per la chiave di ripartizione dei mezzi a destinazione vincolata tra questi tre compiti. Soprattutto nell'ambito dei provvedimenti di sicurezza legati ad attività non sovrane e della protezione dell'ambiente, il fabbisogno si è rivelato inferiore alle aspettative. Fino al 2015, infatti, nel FSTA si era costituito un saldo positivo (circa 82 milioni di CHF a fine 2015), che è rimasto stabile nel quadriennio successivo (fine 2019: circa 82 milioni). Ciò significa che in questo periodo tutti i proventi a destinazione vincolata sono stati effettivamente impiegati. Nel corso del programma pluriennale 2020-2023, invece, il saldo del FSTA è leggermente calato (fine 2022: 69,4 milioni di CHF). Allo stesso tempo la situazione relativa al settore ambientale è migliorata (cfr. 1.4). Ciononostante la sfida di rispettare la chiave di ripartizione è ancora attuale ed è probabile che, a fine 2023, la chiave di ripartizione prevista dalla legge risulterà rispettata soltanto in parte, essendo l'effettiva richiesta di sussidi ripartita diversamente sui tre campi di applicazione. Con l'accoglimento della mozione Würth («Garantire sostegno finanziario agli aerodromi regionali in quanto infrastrutture chiave»), inoltre, occorre prevedere una drastica riduzione dei mezzi stanziati per la sicurezza aerea degli aerodromi regionali (settore safety).

3 Rappresentazioni grafiche e prospetti dei numeri

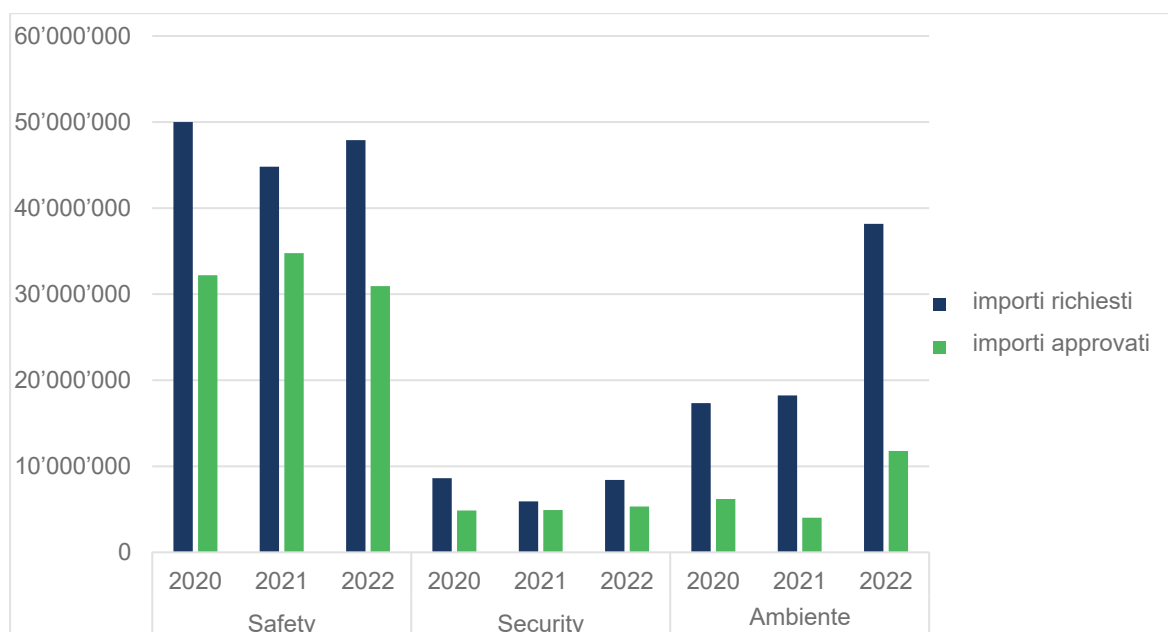
3.1 Numero di richieste

Come si è detto, nel periodo 2020-2023 il numero di richieste inerenti al settore ambientale è aumentato. Inversa la tendenza in ambito safety: nel 2022 e nel 2023 le richieste sono state inferiori del 25% a quelle del 2020. Sul fronte della security, invece, il numero di richieste è rimasto stabile nel corso degli anni.



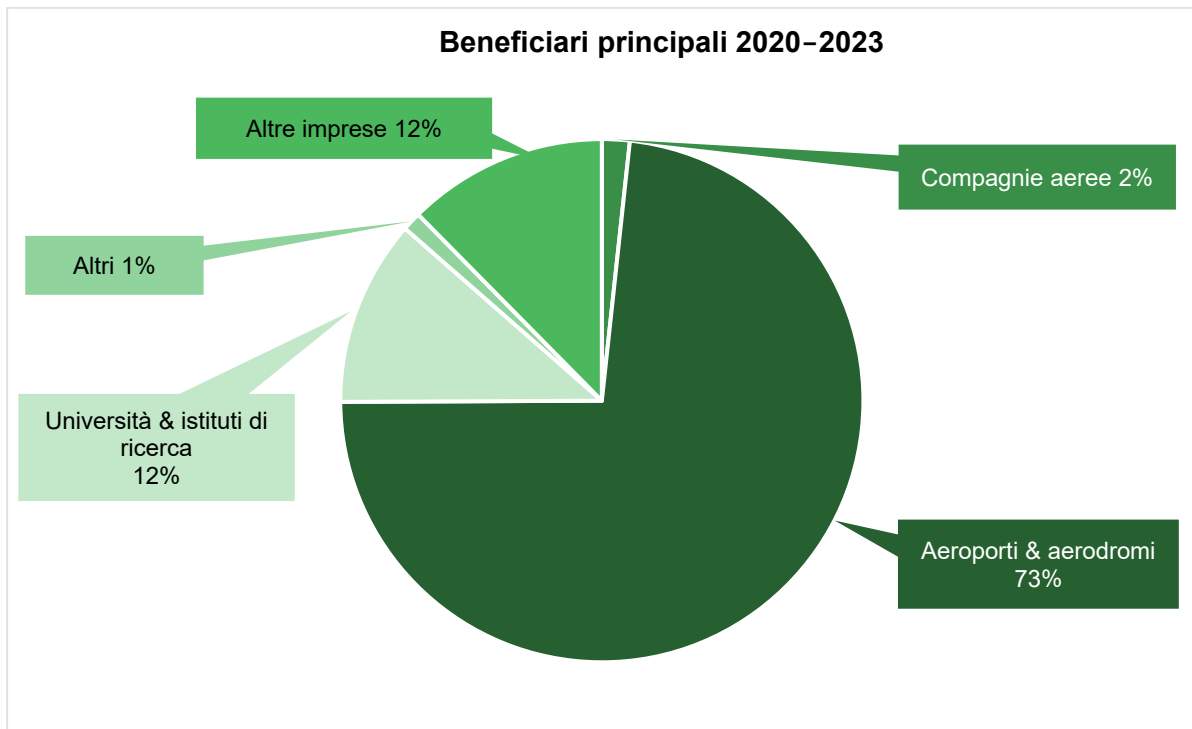
Nota sul grafico: all'atto della stesura del presente rapporto l'UFAC sta concludendo l'analisi delle richieste del 2023, per cui non è possibile rappresentare nel grafico il numero di richieste approvate in quell'anno.

3.2 Ammontare dei contributi



Nota sul grafico: all'atto della stesura del presente rapporto l'UFAC sta concludendo l'analisi delle richieste del 2023, per cui non è possibile rappresentare nel grafico gli importi delle richieste approvate in quell'anno. Escl. Oafa.

3.3 Ripartizione dei fondi



3.4 Evoluzione finanziaria del FSTA

In mio. CHF	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totale dal 2012 al 2023	Quota uscite dei mezzi fin. disp. in % (incl. spese esecuzione)	Valore obiettivo in %	Calcolo dell'attuale periodo di 12 anni (dal 1.1.2012) – stato a fine 2023
						C	C	C	C	C	C	C	P				
Entrate a destinazione vincolata a favore del FSTA	19.2	48.2	47.5	48.4	47.6	45.9	48.0	46.6	44.7	40.0	39.0	44.8	46.7	547.4			
Spese a carico del FSTA																	
Sicurezza tecnica di cui:	9.8	26.5	21.1	24.5	27.1	37.7	37.9	9.1	62.4	36.7	40.1	33.3	42.3	398.7	73.4	50 - 75	si
• Sicurezza di avvicinamento e decollo presso gli aerodromi regionali di categoria II	9.8	26	20.1	22.7	22.8	30.7	29.6	0.9	57.6	30.1	29.9	27.5	31.5	237.8			
• Istruzione Oafa						1.3	2.6	2.1	2.7	2.0	4.0	2.1	6.0	22.8			
Protezione dell'ambiente	0.0	0.6	5.8	1.4	7.1	10.5	2.8	3.6	1.4	6.2	4.5	2.1	13.9	60.0	11.1	12,5 - 25	no
Protezione di atti illeciti	0.0	0.0	0.4	1.0	3.1	4.3	4.3	5.2	3.7	3.7	5.5	3.3	9.9	44.5	8.2	12,5 - 25	no
Spese di esecuzione, di cui:	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.6	0.7	0.8	4.2			
• Sicurezza tecnica	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.5	0.6	0.4	3.0			
• Protezione dell'ambiente	0.0				0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2	0.6			
• Protezione di atti illeciti	0.0				0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.4			
Totale spese	9.8	27.1	27.4	26.9	37.6	52.9	45.5	18.3	67.9	47.1	50.6	39.4	66.9	507.4			
Evoluzione saldo FSTA						-7.0	2.6	28.3	-23.2	-7.1	-11.6	5.4	-20.2				
Saldo FSTA	9.5	30.6	50.7	72.2	82.3	75.1	77.6	106.0	82.7	75.7	64.0	69.4	49.3	40.0	7.3		