



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**

26.02.2020

---

# **Piano settoriale dei trasporti, Parte Infrastruttura aeronautica (PSIA)**

## **Parte concettuale**

---

### **Rapporto esplicativo**

**Nota editoriale****Edito da**

Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC  
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

**Realizzazione grafica**

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

**Distribuzione**

Versione elettronica: [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)  
Disponibile anche in tedesco e in francese

02.2020

**Piano settoriale dei trasporti**  
**Parte Infrastruttura aeronautica (PSIA)**

**Rapporto esplicativo**

26.02.2020



## Indice

<b>Rapporto esplicativo</b>	<b>5</b>
1 Oggetto della pianificazione	5
2 Pianificazione della revisione e collaborazione	6
2.1 Audizione dei Cantoni e procedura di partecipazione pubblica	6
2.2 Seconda consultazione interna degli Uffici federali	6
2.3 Seconda audizione dei Cantoni (art. 20 OPT)	7
3 Elaborazione delle richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione	9
3.1 Sintesi	9
3.2 Processo di revisione della parte concettuale del PSIA	9
3.3 Prescrizioni legali, direttive politiche e pianificatrici relative alla parte concettuale del PSIA	10
3.4 Orizzonte temporale della pianificazione PSIA / Previsioni sul traffico aereo	12
3.5 Indirizzamento della domanda di trasporto aereo	13
3.6 Sostenibilità / Orientamento alla domanda	14
3.7 Interesse pubblico del traffico aereo	16
3.8 Coordinamento con gli altri vettori di trasporto	18
3.9 Coordinamento con le esigenze di utilizzo del territorio	19
3.10 Ambiente	20
3.11 Aeroporti nazionali	24
3.12 Aeroporti regionali	27
3.13 Campi d'aviazione	29
3.14 Eliporti	30
3.15 Aerodromi militari	31
3.16 Singoli aerodromi	31
3.17 Aree d'atterraggio in montagna	35
3.18 Servizi e impianti della navigazione aerea	36
3.19 Elaborazione e gestione della parte concettuale del PSIA	36
3.20 Controllo dell'esecuzione e rendiconto sul PSIA	39
3.21 Sicurezza (safety) / Incidenti	39
3.22 Finanziamento dell'infrastruttura aeronautica	40
3.23 Droni	41
3.24 Impianti eolici	41
3.25 Singoli temi vari	42

<b>Allegati</b>	<b>45</b>
Allegato 1	
Elenco dei pareri pervenuti nell'ambito della procedura di audizione e di partecipazione	47
1 Cantoni	47
2 Estero	47
3 Comuni	48
4 Settore aeronautico	50
5 Economia / Imprese	50
6 Partiti politici	51
7 Associazioni di tutela e organizzazioni ambientaliste	51
8 Altre associazioni e organizzazioni	52
9 Popolazione	52
10 Numero dei pareri pervenuti	52
Allegato 2	
Sintesi delle obiezioni e delle richieste formulate nell'ambito della procedura di audizione e di partecipazione	55
1 Cantoni	55
2 Estero	68
3 Comuni	69
4 Aviazione	72
5 Economia / Imprese	78
6 Partiti politici	79
7 Associazioni di tutela e organizzazioni ambientaliste	81
8 Altre associazioni e organizzazioni	87
9 Popolazione	89

# Rapporto esplicativo

## 1 Oggetto della pianificazione

Il Piano dei trasporti, parte Infrastruttura aeronautica (PSIA) è lo strumento della Confederazione per la pianificazione e il coordinamento dell'infrastruttura aeronautica civile. È un documento vincolante per le autorità e costituisce la base per le successive procedure di approvazione. Si compone di una parte concettuale e di schede di coordinamento. La parte concettuale adottata dal Consiglio federale nel 2000 contiene gli obiettivi e le prescrizioni generali per l'infrastruttura aeronautica e definisce la rete complessiva degli aerodromi, indicando la rispettiva ubicazione e funzioni di questi ultimi. Su questa base il Consiglio federale ha adottato, dal 2000, le schede di coordinamento di 58 aerodromi (compresi tutti e tre gli aeroporti nazionali), nelle quali vengono precisate per ciascun aerodromo le prescrizioni generali della parte concettuale.

La parte concettuale del 2000 si basa ancora sulle condizioni e sulle previsioni di sviluppo degli anni '90 ed è ormai uno strumento di pianificazione carente. Da allora il traffico aereo civile e le esigenze di utilizzo degli aerodromi, ma anche le direttive politiche e i principi per la pianificazione del settore sono cambiati o si sono ulteriormente sviluppati. Dal 2000 il Consiglio federale ha approvato solo singoli adeguamenti ai principi della parte concettuale. Inoltre, l'articolo 17 dell'ordinanza sulla pianificazione del territorio (OPT; RS 700.1) sancisce l'obbligo di riesaminare periodicamente e adattare i piani settoriali. Infine, nel febbraio 2016 il Consiglio federale ha adottato il nuovo rapporto sulla politica aeronautica (LUPO 2016). Esso illustra l'orientamento strategico della politica aeronautica svizzera, di cui il PSIA deve tenere conto nella misura in cui ciò è rilevante per l'infrastruttura aeronautica. La parte concettuale deve pertanto essere rivista.

Il PSIA deve poter continuare a svolgere la sua funzione guida per la ponderazione degli interessi legati ai progetti di costruzione e all'esercizio dell'infrastruttura aeronautica, entro i margini di discrezionalità consentiti dalla legge. In questa ponderazione devono essere presi in considerazione i principi dello sviluppo sostenibile. Essa avviene per fasi: la parte concettuale definisce i principi generali, che vengono poi specificati nelle schede di coordinamento dei singoli impianti; la ponderazione finale degli interessi avviene nell'ambito delle successive procedure di approvazione previste dalla legge sulla navigazione aerea (LNA; RS 748.0).

Le decisioni relative all'infrastruttura contenute nella parte concettuale considerano ora maggiormente l'interesse pubblico del traffico aereo degli aerodromi («approccio basato sul tipo di traffico»). Pertanto sono stati definiti singoli tipi di traffico aereo ed è stato attribuito loro un grado di priorità. Ciò permetterà di comprendere meglio l'interesse pubblico degli aerodromi e di illustrarne in modo più trasparente l'utilizzo. Inoltre, la parte concettuale fornisce ora maggiori informazioni sui contenuti delle schede di coordinamento, precisa le disposizioni sulle procedure e disciplina il processo di coordinamento che precede la procedura ordinaria del piano settoriale. Infine, sono stati integrati nella parte concettuale i principi relativi alle aree d'atterraggio in montagna adottati dal Consiglio federale il 21 ottobre 2015. La presente revisione sostituisce integralmente la parte concettuale del 2000.

## 2 Pianificazione della revisione e collaborazione

### 2.1 Audizione dei Cantoni e procedura di partecipazione pubblica

L'UFAC ha aggiornato e rivisto completamente la parte concettuale, basandosi anche sul LUPO 2016. Dopo una prima consultazione interna degli Uffici federali, condotta nell'autunno del 2017, e una consultazione informale del settore aeronautico («stakeholder involvement»), svoltasi nell'inverno 2017/18, è stata avviata nell'estate 2018 la procedura di audizione e di partecipazione sul progetto di revisione della parte concettuale del PSIA. I Cantoni hanno verificato la compatibilità della parte concettuale con gli obiettivi e i principi della propria pianificazione direttrice e l'eventuale presenza di conflitti con il proprio piano direttore attualmente in vigore. Sono state invitate all'audizione anche le autorità dei Paesi confinanti. Le parti interessate dei settori dell'aviazione, dell'economia e dell'ambiente sono state invitate a presentare direttamente il proprio parere nell'ambito della procedura di partecipazione.

Dalla procedura di audizione e di partecipazione pubblica sono pervenuti circa 6300 pareri (cfr. allegato 1). Vi hanno partecipato tutti i Cantoni, circa 80 Comuni (in particolare quelli situati intorno agli aeroporti di Zurigo e Ginevra), circa 75 soggetti tra partiti politici, organizzazioni e associazioni e quasi 6200 privati (principalmente dalla regione di Zurigo, pareri presentati tramite modelli prestampati).

Il progetto di revisione della parte concettuale del PSIA è stato criticato sia dai partiti borghesi, dal settore aeronautico, economico e turistico sia dai Comuni, dai partiti di sinistra ed ecologisti e dalle associazioni ambientaliste e di tutela. I primi contestano in primo luogo l'insufficienza di misure concrete ed efficaci per rimediare alla carenza di capacità già esistente o prevista negli aeroporti nazionali; ritengono inoltre troppo breve l'orizzonte delle previsioni sul traffico aereo (2030) sul quale si basa il progetto. I secondi ritengono che il progetto non tenga equamente conto della dimensione ambientale dello sviluppo sostenibile; non condividono l'orientamento della pianificazione alla domanda e criticano la mancanza di costi dell'aviazione veritieri come pure l'assenza di misure per la protezione del clima. Sostengono, inoltre, che il LUPO 2016 manchi della legittimazione democratica. Nell'allegato 2 sono riassunte le obiezioni e le richieste formulate nell'ambito della procedura di audizione e di partecipazione. Il capitolo 3 presenta le considerazioni in merito alle richieste avanzate e le conseguenti modifiche apportate alla parte concettuale, secondo una suddivisione per tema.

### 2.2 Seconda consultazione interna degli Uffici federali

Nel quadro della seconda consultazione interna degli Uffici federali, svoltasi in ottobre/novembre 2019, questi ultimi hanno verificato che la revisione della parte concettuale fosse conforme agli obiettivi e ai principi delle proprie pianificazioni nel rispettivo ambito di competenza e che non vi fossero contraddizioni con le concezioni e i piani settoriali in vigore di cui all'articolo 13 della legge sulla pianificazione del territorio (LPT; RS 700). Alla consultazione hanno partecipato i seguenti organismi: SG DFI, SG DDPS, UFAM, UFC, UFT, UST, UFG, CaF, UFAG, UFAB, AFF, UFPER, SEM, SWISSTOPO e FFS.

Sulla base dei pareri inoltrati sono state apportate le seguenti integrazioni alle decisioni contenute nella parte concettuale:

- par. 3.1 (Assetto dell'infrastruttura aeronautica), principio 8, penultimo punto: siccome secondo l'UFG il campo di applicazione del diritto aeronautico e del regolamento d'esercizio di un aerodromo non può essere stabilito nel PSIA, la forma verbale «è disciplinata» è stata sostituita dalla forma «deve essere soggetta»;



- par. 4.1. (Aeroporti nazionali), principio 4: la frase viene modificata nel senso che l'attuale orario di esercizio degli aeroporti nazionali deve *in linea di principio* essere mantenuto. In questo modo si tiene parzialmente conto della richiesta dell'UFG di riconoscere ai concessionari degli aeroporti nazionali il diritto di presentare domanda per una riduzione degli orari di esercizio;
- par. 4.5 (Aerodromi militari), principio 2: su richiesta dell'UFG, l'ultima frase riguardante l'eventuale non corrispondenza dell'infrastruttura militare ai requisiti per l'esercizio civile è stata cancellata. Da una parte, infatti, la responsabilità dell'esercente civile di un aeroporto è già disciplinata dall'articolo 30b capoverso 4 dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1); dall'altra, il PSIA non può stabilire le responsabilità dell'esercente civile né l'ambito di applicazione del diritto aeronautico civile;
- par. 4.6 (Impianti della navigazione aerea) principio 2: su richiesta dell'UFG, l'ultima frase è stata modificata nel senso che, in caso di divergenze sulla scelta dell'ubicazione degli impianti della navigazione aerea, la sicurezza aerea gode di una priorità elevata (ma non assoluta).

L'UFT aveva chiesto di cancellare il secondo punto dell'elenco contenuto al principio 3 del paragrafo 3.2, concernente il collegamento via terra degli aeroporti nazionali (collegamento a lunga percorrenza alla rete ferroviaria), perché l'ampliamento 2035 della rete ferroviaria (PROSSIF FA 2035) prevede solo un collegamento di mezz'ora tra l'aeroporto e la stazione di Basilea FFS. Inoltre, da questa decisione del PSIA non deve derivare alcun obbligo finanziario per la Confederazione. Dato che nella scheda di coordinamento di Basilea-Mulhouse, approvata dal Consiglio federale il 15.5.2013, figura come opzione la realizzazione a lungo termine di un collegamento a lunga percorrenza e siccome i piani settoriali non interferiscono con le competenze finanziarie, il testo della decisione n. 3 viene mantenuto. Le spiegazioni al principio 3 sono state integrate.

La SG DFI vorrebbe che nel progetto di revisione della parte concettuale si desse in generale maggiore importanza alle ripercussioni del rumore sulla salute della popolazione e agli aspetti ambientali. La richiesta è stata presa in considerazione dando maggiore rilevanza al tema della salute in diversi punti del paragrafo 2.7.2 della parte concettuale e citando il piano nazionale di misure volte a ridurre l'inquinamento fonico. Inoltre, la decisione n. 3 al paragrafo 3.4 è stata integrata precisando che sul lungo periodo occorrerà stabilizzare e, se possibile, ridurre la superficie in cui vengono superati i valori limite di esposizione al rumore aereo.

Infine, sulla base dei pareri presentati nell'ambito della seconda consultazione degli Uffici si è provveduto ad alcuni aggiornamenti e ad alcune precisazioni di secondaria importanza nei capitoli 1 e 2 e nelle spiegazioni alle decisioni contenute nei capitoli 3 e 4.

## 2.3 Seconda audizione dei Cantoni (art. 20 OPT)

Conformemente all'articolo 20 OPT, nell'ottobre 2019 i Cantoni sono stati nuovamente invitati a verificare se la parte concettuale contenesse contraddizioni con la loro rispettiva pianificazione direttrice. Hanno presentato un parere i seguenti Cantoni: Appenzello Esterno, Appenzello Interno, Basilea Campagna, Basilea Città, Berna, Ginevra, Giura, Lucerna, Neuchâtel, Nidvaldo, Obvaldo, Sciaffusa, Svitto, Soletta, Ticino, Turgovia, Uri, Vaud, Vallese, Zurigo e Zugo.

Nessun Cantone ha richiesto la procedura di conciliazione di cui all'articolo 7 capoverso 2 LPT e all'articolo 20 capoverso 2 OPT.

Alcuni Cantoni accolgono con favore la maggior forza delle osservazioni e decisioni relative all'ambiente e alla società contenute nel progetto di revisione e ritengono plausibili i motivi, illustrati nella bozza del rapporto esplicativo, per cui non si è tenuto conto di alcune proposte cantonali. Il Cantone di Appenzello Esterno, da parte sua, non condivide invece la posizione secondo cui le misure di protezione del clima debbano partire dapprima dall'esercizio e non dall'infrastruttura.

Il Cantone di Ginevra è l'unico Cantone a sostenere che vi sia una contraddizione generale tra il suo piano direttore e il progetto di revisione della parte concettuale per quanto riguarda gli obiettivi di protezione dell'ambiente e della popolazione e auspica una maggiore considerazione per gli aspetti ambientali. A questo riguardo è opportuno osservare che il progetto di revisione della parte concettuale non travalica le decisioni contenute nella scheda di coordinamento del PSIA per l'aeroporto nazionale di Ginevra, approvata dal Consiglio federale il 14.11.2018, né la mette in discussione. Nemmeno il Cantone di Ginevra ha chiesto una procedura di conciliazione. Alla luce di quanto appena esposto la contraddizione rilevata deve essere relativizzata e non sono necessari adeguamenti alle decisioni.

Il Cantone di Svitto chiede di inserire al paragrafo 1.4.10 (Inventari federali) della revisione della parte concettuale anche l'«Inventario svizzero dei beni culturali d'importanza nazionale e regionale» (Inventario PBC). Chiede inoltre che in alcuni paragrafi si citi, oltre alla protezione della natura e del paesaggio, anche la «protezione del patrimonio nazionale». L'Inventario PBC non è un inventario federale. D'altro canto, la protezione del patrimonio nazionale e dei monumenti storici riveste solo un ruolo marginale nella pianificazione, costruzione ed esercizio dell'infrastruttura aeronautica. Per questi motivi le richieste del Canton Svitto non sono state prese in considerazione.

Il Cantone del Giura richiama l'attenzione sulla decisione n. 5 contenuta nel paragrafo 3.4 (Coordinamento con le esigenze di protezione dell'ambiente) della parte concettuale, secondo cui le superfici per l'avvicendamento delle colture che si trovano nell'area degli aeroporti e che vengono occupate per la costruzione di impianti d'aerodromo devono essere compensate. Il Cantone osserva che il piano direttore cantonale approvato recentemente dal Consiglio federale non contiene alcuna regolamentazione in materia. Dal punto di vista della Confederazione ciò non costituisce una contraddizione e pertanto non è necessario un adeguamento della decisione n. 5.

Il Cantone Ticino rileva che l'affermazione contenuta nella bozza del rapporto esplicativo (par. 3.12 Aerodromi regionali), secondo cui i voli di linea tra gli aeroporti regionali e quelli nazionali non hanno alcuna rilevanza grazie ai buoni collegamenti ferroviari di cui dispone la Svizzera, non è valida per i collegamenti esistenti tra il Cantone Ticino e Ginevra (5 ore in treno rispetto ai 45 minuti in aereo). L'obiezione del Canton Ticino è plausibile, pertanto l'affermazione contenuta nel rapporto esplicativo è stata relativizzata.

Infine, i Cantoni formulano anche una serie di richieste di secondaria importanza e alcuni di essi si esprimono in merito a singoli aerodromi situati nel proprio territorio (campo di aviazione di Buochs, aeroporti regionali di Bressaucourt, Grenchen, Losanna-La Blécherette, ecc.). Alcune di queste richieste sono state considerate e la parte concettuale è stata modificata di conseguenza in singoli punti.

Infine, dopo ulteriori chiarimenti con il Cantone di Lucerna, si è deciso, come informazione preliminare, per l'aerodromo militare di Emmen, usato solo occasionalmente a scopi civili, di valutare la possibilità di una sua frequente cointerazione a scopi civili. Questa decisione era già contenuta nella parte concettuale del PSIA del 2000.

### **3 Elaborazione delle richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione**

#### **3.1 Sintesi**

Il progetto di revisione della parte concettuale del PSIA è stato modificato dopo la valutazione dei risultati della procedura di audizione e partecipazione. Il paragrafo 2.10 («Ambiti di intervento prioritari del PSIA») è stato completato in misura rilevante, ma sono state apportate modifiche puntuali anche in altri capitoli e paragrafi.

Sul piano dei contenuti si è soprattutto approfondito l'aspetto della ponderazione degli interessi e si è attribuita maggiore importanza alla dimensione ambientale e a quella sociale dello sviluppo sostenibile. Tuttavia, la parte concettuale del PSIA deve concentrarsi sul suo compito principale di strumento di pianificazione territoriale (garanzia e coordinamento della pianificazione territoriale degli aerodromi) e pertanto non contiene alcuna decisione in materia di finanziamento dell'aviazione o relativa all'introduzione di una tassa di incentivazione a favore della protezione del clima (tassa sui biglietti aerei). Simili decisioni interessano prima di tutto le operazioni di volo e non le infrastrutture, pertanto devono trovare attuazione in altri strumenti (legge sul CO<sub>2</sub>, ecc.).

Per la prima volta, inoltre, la parte concettuale fa esplicito riferimento, relativamente allo sviluppo degli aeroporti nazionali, alle schede di coordinamento approvate da poco dal Consiglio federale (cfr. decisione n. 5 al par. 4.1 della parte concettuale). A seguito della consultazione sono stati invece cancellati dal progetto il principio relativo all'aggiornamento delle previsioni sul traffico aereo (cfr. par. 3.1) e la categoria «Aeroporti regionali con funzione di collegamento» (cfr. par. 4.2). È stata inoltre relativizzata la priorità della sicurezza (*safety*) per la pianificazione e l'adeguamento delle procedure di volo (cfr. decisione n. 2 al par. 3.1). Infine, sono stati integrati nella parte concettuale i principi relativi alle aree d'atterraggio in montagna adottati dal Consiglio federale il 21.10.2015 (cfr. parr. 2.2.1 e 4.7); ciò dopo che il Tribunale federale ha accolto, con sentenza del 6 febbraio 2019, il ricorso del DATEC concernente la soppressione di due aree d'atterraggio in montagna.

#### **3.2 Processo di revisione della parte concettuale del PSIA**

##### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di Zurigo chiede che il progetto venga rivisto completamente, coinvolgendo i Cantoni nei lavori di revisione e sottoponendo il progetto rivisto ai Cantoni per un'ulteriore audizione. Il Cantone di San Gallo critica il momento scelto per la revisione, mentre il Cantone di Ginevra contesta il mancato coordinamento tra la revisione della parte concettuale del PSIA e la stesura della scheda di coordinamento dell'aeroporto di Ginevra. Il Cantone di Argovia ritiene problematico il doppio ruolo ricoperto dall'UFAC in quanto autorità preposta alla guida e alla pianificazione, da un lato, e autorità preposta al rilascio delle autorizzazioni e alla sorveglianza, dall'altro; sostiene pertanto la necessità di misure organizzative volte a garantire la separazione dei ruoli.

Diversi Comuni (*groupement des communes de la rive droite du lac*), diverse organizzazioni di residenti (*Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix [ADMF]*, *Association des intérêts d'Aire-Le Lignon*, *Association des intérêts de Vernier-Village*, *Association Le Signal*), nonché alcuni privati (modello Ginevra) della regione di Ginevra criticano il fatto che la procedura di partecipazione sia stata avviata all'inizio delle vacanze estive. Numerose organizzazioni ambientaliste e associazioni di tutela (*WWF Svizzera*, *ATA Svizzera*, *Fondazione svizzera per l'energia*, *Lega svizzera contro il rumore*, *Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute [COTAS]*, *Dachverband Fluglärmschutz*, *Stiftung gegen Fluglärm*, *Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen*, *Coordination*

régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la Population et de l'environnement [CARPE], Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la citadelle [ADIHQC]), il Comune di Zollikon, due partiti (Forum Wangen-Brüttsellen, PS Fällanden), un'associazione (HEV Dübendorf & Oberes Glattal) e alcuni privati (modelli 23/24 e 34/35) sostengono che la documentazione alla base del progetto sia fortemente lacunosa (LUPO 2016, quadro generale della capacità degli aerodromi, trasparenza sui passeggeri in scalo negli aeroporti nazionali e sul traffico aereo militare) e che pertanto il progetto dovrebbe essere riveduto e posto nuovamente in consultazione.

Diversi Comuni svizzeri adiacenti all'aeroporto di Basilea-Mulhouse (Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Schönenbuch) e l'associazione di tutela Schutzverband IG Nord sostengono che il progetto mette in discussione i tre livelli federali di competenza nella pianificazione del territorio adiacente agli aeroporti nazionali, emarginando il ruolo dei Comuni: il PSIA priverebbe questi ultimi di importante libertà di pianificazione per la stesura dei loro piani di utilizzazione. Chiedono quindi che i Comuni vengano coinvolti fin dall'inizio, sistematicamente e senza eccezioni, nella revisione della parte concettuale del PSIA (e delle schede di coordinamento) e non soltanto nella procedura di audizione a progetto concluso. A loro avviso il Cantone di Zurigo non è in grado di rappresentare adeguatamente gli interessi dei Comuni perché si trova in conflitto di interessi. Si ritiene necessario che la procedura preveda il coinvolgimento dei Comuni da parte della Confederazione fin dall'inizio della fase di revisione, così da garantire la dovuta qualità della pianificazione territoriale e del coordinamento tra le esigenze dell'aviazione e quelle della pianificazione territoriale.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Non si ritiene necessario procedere a un'ulteriore audizione dei Cantoni, poiché le preoccupazioni di questi ultimi possono essere facilmente prese in considerazione anche senza un simile passaggio. Per quanto riguarda il momento della revisione, non è possibile un coordinamento temporale tra la revisione della parte concettuale e l'elaborazione delle schede di coordinamento, in quanto in ogni momento ci sono sempre schede di coordinamento in fase di elaborazione o revisione. Il doppio ruolo dell'UFAC in quanto autorità di pianificazione e autorità di autorizzazione, criticato dal Cantone di Argovia, non rappresenta assolutamente un'eccezione: anche nella maggior parte dei Cantoni, infatti, il settore della pianificazione territoriale e quello delle costruzioni sono riuniti nella stessa unità amministrativa.

L'UFAC ha tenuto conto del fatto che l'avvio della procedura di partecipazione coincidesse con l'inizio delle vacanze estive prolungando il termine per la presentazione dei pareri. Si ritiene inutile condurre una nuova procedura di partecipazione perché l'autorità di pianificazione è già sufficientemente a conoscenza delle preoccupazioni dei partecipanti.

Per quanto riguarda le obiezioni dei Comuni e di IG Nord, si osserva che tutti i grandi progetti infrastrutturali che necessitano di un piano settoriale della Confederazione o di un piano direttore cantonale limitano la libertà di pianificazione dei Comuni. Questi ultimi sono coinvolti sistematicamente e fin dall'inizio nell'elaborazione delle schede di coordinamento del PSIA in quanto direttamente interessati dall'impianto in questione; non si ritiene invece utile coinvolgere tutti i Comuni nell'elaborazione della parte concettuale del PSIA né l'ordinanza sulla pianificazione territoriale prevede tale possibilità.

### **3.3 Prescrizioni legali, direttive politiche e pianificatrici relative alla parte concettuale del PSIA**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di Zurigo, alcuni Comuni zurighesi (Bachs, Bülach, Glattfelden, Niederglatt, Zell) e certe associazioni di tutela (Fluglärmsolidarität, Schutzverband der Bevölkerung um den

Flughafen Zürich) osservano che il paragrafo 1.4 del progetto illustra gli obiettivi politici settoriali della Confederazione, tuttavia non è chiaro come verranno coordinati tra loro i diversi settori né come verranno risolti i conflitti esistenti tra i diversi obiettivi; spetterà quindi ai Cantoni risolvere le divergenze tra gli obiettivi di utilizzo per il territorio circostante gli aerodromi. Il progetto non rispetta pertanto le disposizioni dell'OPT.

Il Cantone di Nidvaldo chiede di citare tra le linee guida anche il piano nazionale di misure volte a ridurre l'inquinamento fonico («Nationale Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung»), già approvato dal Consiglio federale. Il Cantone di Basilea Città vorrebbe che nella parte concettuale si citassero anche le affermazioni fatte nel «Progetto territoriale Svizzera» riguardo agli aeroporti nazionali e le aree metropolitane. La Conferenza dei delegati della protezione della natura e del paesaggio auspica che nella parte concettuale si citi anche la «Strategia biodiversità Svizzera».

Diversi Comuni zurighesi (Bachs, Bassersdorf, Bülach, Felben-Wellhausen, Glattfelden, Niederglatt, Wila, Winterthur, Zell) nonché associazioni di tutela (Fluglärmsolidarität, Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Region Ost) ritengono che l'attuale parte concettuale del PSIA (2000) illustri meglio il contesto pianificatorio e giuridico in cui si inserisce il PSIA.

L'Associazione svizzera degli aerodromi (ASA), l'aeroporto di Berna e l'«Association des usagers de l'aéroport de Sion» chiedono che la parte concettuale del PSIA venga coordinata con il progetto dell'UFAC «AVISTRAT-CH» («Strategia per lo spazio aereo e l'infrastruttura aeronautica in Svizzera»). L'ASA auspica anche un coordinamento con il progetto sul futuro dei servizi della navigazione aerea negli aerodromi regionali («Zukunft der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen»). La comunità d'interessi IG Ostschweizer Luftfahrt chiede che si riveda la LNA per eliminare gli svantaggi sistemici che colpiscono l'aviazione rispetto agli altri tipi di trasporto (ad es. ferrovia).

Numerosi Comuni (Bachs, Bassersdorf, Bülach, Dübendorf, Felben-Wellhausen, Glattfelden, Küsnacht, Niederglatt, Volketswil, Wangen-Brüttisellen, Wila, Winterthur, Zell), PS Svizzera, diverse organizzazioni e associazioni (Bürgerforum Küsnacht, Vereinigung gegen Fluglärm, IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN, Region OST, Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen [SSF], COTAS, WWF Svizzera, ATA Svizzera, Fondazione svizzera per l'energia, Lega svizzera contro il rumore, Dachverband Fluglärmenschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm, Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität, Flugschneise Süd-NEIN, IG pro Zürich 12, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen) e alcuni privati (modelli 8 e 23/24) sostengono che al LUPO 2016 manchi la legittimazione dello Stato di diritto in quanto non è stato approvato dal Parlamento. Inoltre, gli orizzonti temporali del LUPO 2016 e della parte concettuale del PSIA non sono tra loro compatibili.

#### *Considerazioni e conseguenti ripercussioni sulla parte concettuale*

Le direttive politiche e per la pianificazione illustrate nel paragrafo 1.4 sono senza dubbio in parte in conflitto tra loro. Contrariamente a quanto affermato dal Cantone di Zurigo, però, il conflitto tra i diversi obiettivi non può essere completamente risolto a questo livello, né nella parte concettuale del PSIA né altrove. In caso di costruzione o ampliamento di un aerodromo o di modifiche importanti al suo esercizio occorre in linea di massima ponderare di volta in volta gli interessi in gioco. Tale ponderazione degli interessi avviene per fasi. Le decisioni contenute nella parte concettuale del PSIA servono da linee guida generali per questa ponderazione e vengono affinate nelle schede di coordinamento attraverso le condizioni specifiche stabilite per ogni impianto. La Confederazione approva, quindi, il PSIA (parte concettuale e schede di coordinamento) sulla base di una valutazione generale degli interessi relativi all'infrastruttura e all'esercizio degli aerodromi. La ponderazione definitiva

degli interessi, nell'ambito della quale vengono analizzate nel dettaglio anche la sostenibilità ambientale e territoriale, avviene sempre attraverso le successive procedure di approvazione (approvazione dei piani, approvazione del regolamento di esercizio).

Il «Nationale Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung» si basa, per quanto concerne il rumore aereo, sull'attuazione di misure già decise e di atti legislativi già in vigore (legge sulla protezione dell'ambiente, ordinanza contro l'inquinamento fonico), pertanto non è necessario citarlo nel testo. Per quanto riguarda la richiesta del Cantone di Basilea Città, essa è stata accolta e il paragrafo 1.4.5 viene quindi completato di conseguenza. La «Strategia biodiversità Svizzera» si riferisce solo marginalmente all'infrastruttura aeronautica, pertanto non è necessario citarla nella parte concettuale del PSIA.

Si prende atto, pur non condividendola, dell'obiezione secondo la quale si dovrebbe migliorare l'integrazione del PSIA nel suo contesto pianificatore e giuridico.

Il progetto a lungo termine dell'UFAC AVISTRAT-CH può avere ripercussioni sulle decisioni della parte concettuale del PSIA e in futuro, quando saranno disponibili i risultati da AVISTRAT-CH, potrebbe essere necessario tenerne conto. È garantito il coordinamento della parte concettuale del PSIA con il progetto dell'UFAC sul futuro dei servizi della navigazione aerea negli aeroporti regionali («Zukunft der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen»). Una revisione della LNA non rientra tra le questioni affrontate nel PSIA.

Il LUPO 2016 rappresenta un'analisi e un documento strategico del Consiglio federale sull'aviazione civile svizzera e come tale costituisce un riferimento centrale, ma non l'unico, per la revisione della parte concettuale del PSIA. Da una parte, i contenuti del LUPO 2016 non vengono ripresi integralmente e senza riserve nella parte concettuale del PSIA; dall'altra, gli orientamenti strategici del LUPO 2016, qualora trasferiti nella parte concettuale del PSIA, vengono legittimati politicamente e giuridicamente attraverso la procedura del piano settoriale. Il LUPO 2016 può essere quindi utilizzato senza alcun dubbio come base per la revisione della parte concettuale del PSIA. Infine, l'orizzonte temporale del LUPO 2016 non diverge fondamentalmente da quello della parte concettuale del PSIA.

### **3.4 Orizzonte temporale della pianificazione PSIA / Previsioni sul traffico aereo**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di Turgovia chiede che le previsioni sul traffico aereo siano completate da una perizia indipendente. Il Cantone Ticino considera troppo breve l'orizzonte 2030 delle previsioni sul traffico aereo e chiede che venga spostato al 2040. Si pone, inoltre, la domanda se non debbano essere sviluppati scenari a più lungo termine (ad esempio fino al 2050), visti i termini di scadenza delle concessioni. Anche il Cantone di Argovia chiede che il testo del progetto venga rivisto sulla base di nuove previsioni sulla domanda.

Anche numerosi partecipanti alla procedura di partecipazione appartenenti al settore aeronautico (AOPA Switzerland, skyguide, Association des usagers de l'aéroport de Sion, aeroporto di Berna, ASA), l'associazione dei datori di lavoro Centre patronal e la Federazione svizzera degli urbanisti (FSU) ritengono il 2030 un orizzonte temporale troppo breve per la pianificazione. Gli aeroporti di Zurigo e Ginevra, UDC Svizzera e diverse organizzazioni del settore aeronautico, economico e turistico (Aerosuisse, SWISS, economiesuisse, Unione svizzera delle arti e mestieri, Federazione svizzera del turismo [FST], Zürich Tourismus / Zürcher Hoteliers) condividono l'aggiornamento delle previsioni sul traffico aereo previsto nel testo del progetto (cfr. decisione n. 10 al par. 3.1), ma chiedono che tale aggiornamento venga eseguito entro la fine dell'anno e con un orizzonte temporale fissato al 2040 (invece che al 2050). Gli aeroporti di Zurigo e Ginevra e la FST ritengono, inoltre, che le schede di coordinamento degli aeroporti nazionali debbano essere rivedute sulla base

delle previsioni aggiornate del traffico aereo. L'Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM) e ASA chiedono che l'orizzonte delle previsioni venga allineato alla durata delle concessioni.

Alcuni Comuni (Bassersdorf, Felben-Wellhausen, Wila, Winterthur) e un'associazione di tutela (Region OST) ritengono insufficienti le previsioni sulla domanda considerate nella parte concettuale del PSIA e condividono l'idea di previsioni sul traffico aereo a più lungo termine (2050). Il gruppo di interessi IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN ritiene che manchino previsioni chiare sul traffico di linea e charter, mentre PS Svizzera e diverse organizzazioni (IG pro Zürich 12, Stiftung gegen Fluglärm, Verein Flugschneise Süd-NEIN) chiedono che le previsioni vengano corrette per difetto. Il Comune di Küsnacht e alcuni privati (modello 8) chiedono che le previsioni si basino sulle capacità di trasporto disponibili invece che sulla domanda.

#### *Considerazioni e conseguenti ripercussioni sulla parte concettuale*

Le attuali previsioni sul traffico aereo sono state elaborate da un'azienda di consulenza per il settore dei trasporti esterna e indipendente, pertanto non si ritiene necessaria la perizia indipendente richiesta dal Cantone di Turgovia. Per quanto riguarda la richiesta del Cantone di Argovia, quando saranno disponibili nuove previsioni aggiornate del traffico aereo si dovrà valutare l'opportunità di rivedere la parte concettuale del PSIA ed eventualmente anche le schede di coordinamento degli aeroporti nazionali. Fino ad allora le decisioni della parte concettuale del PSIA continueranno a basarsi sulle previsioni fino al 2030 al momento disponibili.

Poiché non si è ancora deciso come procedere all'aggiornamento delle previsioni, il loro volume (integrazione di scenari per uno sviluppo orientato all'offerta, esame di una politica di trasferimento verso la rotaia per gli spostamenti brevi, ecc.) né il loro orizzonte temporale (2040/2050), occorre stralciare la decisione n. 10 al paragrafo 3.1. Un allineamento delle previsioni sul traffico aereo alla durata delle concessioni di esercizio degli aeroporti sarebbe, invece, impossibile a causa del fatto che tali concessioni non sono tra loro armonizzate. Si prende atto della richiesta di aggiornare quanto prima le previsioni del traffico.

### **3.5 Indirizzamento della domanda di trasporto aereo**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di Appenzello Esterno e il Cantone di Berna chiedono di internalizzare i costi esterni dell'aviazione civile per eliminare la distorsione che caratterizza il mercato aeronautico rispetto alle altre offerte per la mobilità. Il dumping dei prezzi per i viaggi aerei ha favorito un inaccettabile turismo aereo per brevi distanze. Riferendosi alla decisione n. 1 presentata al paragrafo 3.2 del progetto, il Cantone di San Gallo osserva che il collegamento della Svizzera con i principali centri europei deve essere garantito non solo attraverso il trasporto aereo bensì anche attraverso la ferrovia. In particolare, la rete ferroviaria ad alta velocità può contribuire a decongestionare il sistema del trasporto aereo per il traffico a breve e medio raggio.

Diversi Comuni (groupement des communes de la rive droite du lac) criticano il fatto che il trasporto aereo beneficia di un trattamento fiscale preferenziale rispetto al trasporto terrestre (ferroviario).

PS Svizzera, i Verdi Svizzera e l'Unione sindacale svizzera (USS) chiedono l'introduzione di un'imposta sul cherosene e di una tassa sui biglietti aerei (introiti da destinare alla tutela del clima) e anche l'internalizzazione dei costi esterni; chiedono inoltre l'abolizione del privilegio fiscale di cui gode il trasporto aereo (IVA, tassa sul CO<sub>2</sub>).

Numerosi Comuni (Bachs, Bülach, Glattfelden, Niederglatt, Zell) e diverse associazioni (WWF Svizzera, ATA Svizzera, COTAS, Fondazione svizzera per l'energia, Lega svizzera contro il rumore, Dachverband Fluglärm, Flugschneise Süd-NEIN, IG pro Zürich 12, Stiftung gegen Fluglärm, SSF, Vereinigung gegen Fluglärm, Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität, Bürgerforum Küsnacht) ritengono che la forte crescita del traffico aereo dipenda notevolmente dai modelli di business aggressivi scelti dalla compagnie aeree low cost. Da un lato, il traffico aereo deve contribuire maggiormente alla copertura dei costi dell'inquinamento ambientale (internalizzazione dei costi esterni) e tali entrate devono essere trasferite ai Cantoni aeroportuali e alla Confederazione; dall'altro, si dovrebbe incoraggiare il passaggio alla ferrovia soprattutto per i voli a corto raggio (fino a 500 km) e si dovrebbe impedire il trasferimento del traffico aereo dai Paesi esteri confinanti verso la Svizzera (cfr. par. 3.8 «Coordinamento con gli altri vettori di trasporto» del rapporto esplicativo). Viste queste premesse occorre rivalutare le previsioni della domanda per gli aeroporti nazionali e correggerle per difetto (cfr. par. 3.4 «Orizzonte temporale della pianificazione PSIA / Previsioni sul traffico aereo» del rapporto esplicativo).

Anche diversi privati (modello 8) chiedono l'introduzione di misure di indirizzo finanziarie che promuovano costi veritieri, perché il prezzo dei biglietti aerei è troppo basso e il settore aeronautico viene avvantaggiato e promosso in misura eccessiva.

#### *Considerazioni e conseguenti ripercussioni sulla parte concettuale*

In linea generale il PSIA non affronta questioni di natura finanziaria (tassazione dell'aviazione civile, prezzo dei biglietti aerei, misure fiscali, finanziamento degli aerodromi e dei servizi della navigazione aerea, ecc.). Il PSIA è uno strumento di pianificazione territoriale e come tale non è indicato per regolare questioni di fondo della politica aeronautica e ambientale; deve pertanto limitarsi ai compiti attribuitigli dalla legge, ossia garantire e coordinare la pianificazione territoriale dell'infrastruttura aeronautica. Le misure per la protezione del clima, ad esempio, devono partire prima di tutto dall'esercizio e non dall'infrastruttura aeronautica e devono quindi trovare applicazione in altri strumenti (legge sul CO<sub>2</sub>, ecc.). Per questo motivo non si è entrati nel merito delle numerose richieste relative all'indirizzamento della domanda di trasporto aereo.

La decisione n. 1 del par. 3.2 del progetto viene integrata secondo quanto obiettato dal Cantone di San Gallo. Per il resto, l'interazione tra i diversi vettori di trasporto viene trattata nella parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti (cfr. par. 1.4.2) (cfr. par. 3.8 «Coordinamento con gli altri vettori di trasporto» del rapporto esplicativo).

### **3.6 Sostenibilità / Orientamento alla domanda**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di San Gallo chiede che la parte concettuale affronti in modo adeguato il rapporto tra esigenza di sostenibilità e orientamento alla domanda. I Cantoni di Ginevra, Friburgo e Sciaffusa sostengono che la parte concettuale dovrebbe tener maggiormente in considerazione lo sviluppo sostenibile (in particolare la dimensione ambientale), o meglio contestano un orientamento dello sviluppo del traffico alla domanda. Il Cantone di Berna rileva che nel progetto viene data un'interpretazione troppo stretta della dimensione sociale dello sviluppo sostenibile, la quale comprende infatti anche gli aspetti della «salute» e della «qualità abitativa in prossimità degli aeroporti».

Circa 40 Comuni svizzeri e francesi adiacenti all'aeroporto di Ginevra (ATCR-AIG, groupement des communes de la rive droite du lac) constatano una contraddizione tra l'impegno «politicamente corretto» della Confederazione a favore della sostenibilità e uno sviluppo del traffico orientato alla domanda e osservano che, viste le ridotte capacità disponibili, il previsto sviluppo per gli aeroporti nazionali non è realizzabile se non a spese dell'uomo e



dell'ambiente. Anche i Comuni di Dübendorf, Wangen-Brüttisellen e Volketswil chiedono che nel PSIA si tenga maggiormente conto degli interessi della popolazione locale e dell'ambiente.

Diverse imprese e organizzazioni del settore aeronautico (aeroporti di Zurigo e Ginevra, SWISS, skyguide, Aerosuisse, SIAA), economico (economiesuisse, USAM) e turistico (FST, Zürich Tourismus, Zürcher Hoteliers) affermano che la parte concettuale identifica i principali interessi pubblici senza però dare loro un ordine di priorità: in particolare nel caso degli aeroporti nazionali, che sono a ubicazione vincolata, occorre dare la priorità agli interessi della politica aeronautica (sviluppo orientato alla domanda) o dare loro maggiore importanza. Le associazioni di tutela e gruppi di interesse (WWF Svizzera, ATA Svizzera, COTAS, Fondazione svizzera per l'energia, Lega svizzera contro il rumore, Dachverband Fluglärmschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm, Flugschneise Süd-NEIN, IG pro Zürich 12, Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aïre-Le Lignon, Bürgerforum Küsnacht, SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein), l'Unione delle città svizzere e alcuni privati (modello Ginevra) chiedono che nella ponderazione degli interessi si dia maggiore peso alle esigenze ambientali e alla protezione della popolazione.

Il Komitee weltoffenes Zürich guarda con favore a uno sviluppo degli aeroporti nazionali orientato alla domanda, ritiene tuttavia che la parte concettuale del PSIA non indichi chiaramente come mettere in atto il principio del soddisfacimento della domanda. Il Centre patronal chiede che il soddisfacimento della domanda e i problemi di capacità non vengano subordinati alla protezione ambientale. Numerosi Comuni (Bachs, Bülach, Glattfelden, Niederglatt, Zell), PS Svizzera, diverse organizzazioni (SSF, Schutzverband der Bevölkerung rund um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität, Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aïre-Le Lignon) e alcuni privati (modelli 9 e 10A, modello Ginevra) respingono invece il principio dell'orientamento alla domanda, in quanto incompatibile con la sostenibilità. Singoli Comuni (Bassersdorf, Felben-Wellhausen, Wila, Winterthur), associazioni di tutela (Region OST, IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN, Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aïre-Le Lignon) e alcuni privati (modello Ginevra) lamentano la mancanza nel progetto della parte concettuale del PSIA di riflessioni di fondo sul volume di traffico aereo di cui la Svizzera ha bisogno e su quello sostenibile dal punto di vista ecologico, sociale e della pianificazione territoriale.

Visti i problemi di capacità previsti, la FSU lamenta la mancanza di una panoramica nazionale sulle capacità disponibili degli aerodromi, preoccupazione condivisa anche dal Comune di Küsnacht e da privati (modelli 8 e 23/24), che chiedono uno sviluppo orientato all'offerta (invece che alla domanda). In relazione a ciò alcune associazioni di tutela (WWF Svizzera, ATA Svizzera, COTAS, Fondazione svizzera per l'energia, Lega svizzera contro il rumore, Dachverband Fluglärmschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm, Flugschneise Süd-NEIN, IG pro Zürich 12, Bürgerforum Küsnacht) suggeriscono di riflettere su come sfruttare al meglio il numero limitato di slot negli aeroporti nazionali a vantaggio della popolazione (vendite all'asta, ecc).

Numerosi Comuni (Bachs, Bassersdorf, Bülach, Felben-Wellhausen, Glattfelden, Niederglatt, Wila, Winterthur, Zell), singoli partiti politici e diverse organizzazioni (PPD Allschwil-Schönenbuch, i Verdi di Basilea Campagna, USS, SSF, Vereinigung gegen Fluglärm, Region OST, Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität, IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN, SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen) sostengono che il progetto della parte concettuale del PSIA guardi troppo alla redditività del traffico aereo, presenti l'interesse del settore aeronautico come un interesse pubblico e non sia pertanto

equilibrato, violando il principio della sostenibilità sancito dalla Costituzione federale. Questa preoccupazione è espressa anche dal Comune di Küsnacht e da numerosi privati (cfr. modelli 8, 9, 10A, 23/24).

Il Comune di Zollikon, due partiti locali (Forum Wangen-Brüttisellen, PS Fällanden), un'associazione (HEV Dübendorf & Oberes Glattal) e molti privati (modelli 10A, 23/24 e 34/35) criticano il fatto che nella parte concettuale del PSIA si interpreti il concetto di sostenibilità unicamente a favore del settore aeronautico e chiedono, quindi, di integrare le decisioni n. 2 contenute nei paragrafi 3.1 e 4.1 con un'osservazione secondo cui la sostenibilità comprende soprattutto la responsabilità ecologica nei confronti dell'ambiente e delle persone esposte al rumore e ad altri tipi di immissioni.

#### *Considerazioni e conseguenti ripercussioni sulla parte concettuale*

Il contrasto intrinseco tra gli obiettivi delle tre dimensioni della sostenibilità non può essere risolto completamente nella parte concettuale del PSIA. Quest'ultima fornisce però linee guida per la ponderazione graduale degli interessi: nel caso degli aeroporti nazionali, ad esempio, viene attribuita maggiore importanza ad aspetti della politica dei trasporti ed economici che non nel caso degli altri aerodromi; ciò non significa, però, che l'orientamento alla domanda per gli aeroporti nazionali goda di una priorità assoluta e che quindi si possano trascurare gli altri aspetti (protezione della popolazione, dell'ambiente e del paesaggio). Per uno sviluppo sostenibile si deve tenere conto di tutte e tre le dimensioni (economica, sociale e ambientale), aventi tutte uguale valore. La valutazione conclusiva delle tre dimensioni della sostenibilità e la ponderazione finale degli interessi non avvengono nella parte concettuale del PSIA, bensì solo nelle procedure di approvazione successive. Diversamente da quanto richiesto, quindi, la parte concettuale del PSIA non può contenere decisioni che stabiliscano, ad esempio, per gli aeroporti nazionali una generale priorità degli interessi della politica aeronautica o una generale subordinazione di questi ultimi alle esigenze di protezione della popolazione e dell'ambiente.

Occorre mettere maggiormente in risalto nella parte concettuale del PSIA l'approccio sostenibile e illustrarlo meglio. A tale scopo sono stati adeguati il paragrafo 2.10 e la prima decisione contenuta nel paragrafo 3.1, nella quale viene fissato il principio della sostenibilità e si precisa l'importanza del rispetto degli interessi di protezione della popolazione e dell'ambiente. Occorre, inoltre, relativizzare a favore della sostenibilità lo sviluppo puramente orientato alla domanda previsto nel LUPO 2016 per gli aeroporti nazionali.

L'osservazione del Cantone di Berna, secondo cui la dimensione sociale della sostenibilità include anche altri aspetti (salute, qualità abitativa), è corretta e pertanto la parte concettuale viene integrata di conseguenza. Per quanto riguarda la panoramica delle capacità disponibili negli aerodromi esistenti, essa è già prevista nel paragrafo 2.10.7 e nella decisione n. 9 al paragrafo 3.1. Per quanto concerne la vendita all'asta degli slot, è previsto già oggi per gli aeroporti nazionali un chiaro ordine di priorità, che dà la precedenza al traffico aereo di interesse pubblico.

### **3.7 Interesse pubblico del traffico aereo**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di Neuchâtel sottolinea l'interesse pubblico dell'aviazione d'affari, in particolare in prossimità dei poli di sviluppo economico designati nel piano direttore cantonale. Il Cantone di Basilea Città chiede che i voli di linea a corto raggio (ad es. meno di 500 km) non siano considerati voli di interesse pubblico, così da favorire il raggiungimento degli obiettivi ambientali e di protezione del clima e coerentemente con l'obiettivo di promozione del trasporto ferroviario.

Circa 40 Comuni svizzeri (compresa la città di Ginevra) e francesi situati nelle vicinanze dell'aeroporto di Ginevra (ATCR-AIG) sostengono che i voli low cost verso le città europee non sono voli di pubblico interesse e chiedono di esaminare in uno studio l'interesse pubblico dei voli di linea. L'Association Le Signal, alcune organizzazioni di residenti (Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aire-Le Lignon) e alcuni privati (modello Ginevra) chiedono un divieto per nuove destinazioni turistiche. I Comuni di Dübendorf, Volketswil e Wangen-Brüttisellen ritengono sbagliato attribuire un interesse pubblico ai voli di istruzione e di perfezionamento, ai voli d'affari e turistici, ai voli di collaudo e al lavoro aereo. Il Comune di Allschwil e PPD Allschwil-Schönenbuch osservano che il progetto della parte concettuale del PSIA si concentra principalmente sull'interesse pubblico dell'aviazione, privilegiandolo rispetto ad altri tipi di interesse pubblico (ambiente, ecc.).

L'Aero Club Svizzero (AeCS) contesta la distinzione tra interesse pubblico e privato e la priorità riconosciuta al primo. Il trasporto aereo pubblico non deve essere equiparato all'interesse pubblico così come il trasporto privato non deve essere equiparato all'interesse privato: un volo d'affari con un piccolo aeromobile ha un interesse pubblico maggiore rispetto ad un grande aeromobile pieno di turisti diretti verso una destinazione estera. Ritiene, inoltre, che tutti i voli eseguiti dai piloti ai fini dell'allenamento debbano essere considerati voli di interesse pubblico. AOPA Switzerland e il Centre patronal ritengono soggettiva e arbitraria questa classificazione dei singoli segmenti dell'aviazione: secondo AOPA Switzerland, ad esempio, anche i voli della Corporate Aviation eseguiti per conto di imprese attive a livello internazionale sono da considerarsi voli di interesse pubblico. Aviasuisse accoglie, invece, con favore la priorità riconosciuta all'interesse pubblico nella parte concettuale del PSIA.

Numerose associazioni di tutela (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) sostengono che solo i voli di linea ricoprano un interesse pubblico e contestano pertanto l'approccio basato sul tipo di traffico. Le associazioni ambientaliste e di tutela (WWF Svizzera, ATA Svizzera, COTAS, Fondazione svizzera per l'energia, Lega svizzera contro il rumore, Dachverband Fluglärm-schutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm) chiedono di precisare il concetto di «interesse pubblico» e di contrapporlo agli interessi ambientali per una corretta ponderazione degli interessi. Il Comune di Zollikon, due partiti locali (Forum Wangen-Brüttisellen, PS Fällanden), un'associazione (HEV Dübendorf & Oberes Glattal) e diversi privati (modello 34/35) contestano l'esistenza di un interesse pubblico, tranne che per i voli di linea, di Stato e di salvataggio; ritengono, inoltre, che l'interesse pubblico di un volo non possa comunque essere stabilito in maniera definitiva se non si considera anche l'interesse cantonale e regionale.

#### *Considerazioni e conseguenti ripercussioni sulla parte concettuale*

Il progetto della parte concettuale del PSIA riconosce l'interesse pubblico dell'aviazione d'affari, come chiesto anche dal Cantone di Neuchâtel e da AOPA Switzerland. Per la valutazione dell'interesse pubblico dei voli di linea non si è tenuto conto, nella parte concettuale del PSIA, delle distanze e dei prezzi dei biglietti (rispetto a quelli dei voli low cost) perché una simile distinzione si spingerebbe troppo oltre; ciò non significa che i voli low cost non presentino aspetti problematici (distorsione della domanda, ecc.). È altrettanto vero che l'interesse pubblico dei voli di linea diminuisce se esistono alternative di trasporto valide in termini di tempo e di prezzo (treno e autobus). La decisione n. 5 al paragrafo 3.1 ne tiene conto attraverso la locuzione «di norma». Un divieto per le nuove destinazioni turistiche andrebbe oltre i limiti del PSIA, che è uno strumento di pianificazione.

Relativamente alle osservazioni fatte dal Comune di Allschwil e dalle associazioni di tutela occorre ricordare che la parte concettuale del PSIA contiene linee guida su come individuare e dimostrare l'interesse pubblico di progetti riguardanti la costruzione, l'ampliamento

e l'esercizio dell'infrastruttura aeronautica; non rientra, invece, tra gli scopi di questo strumento la definizione e la valutazione dell'interesse pubblico delle esigenze di utilizzo e di protezione (ambiente, ecc.) che si contrappongono all'utilizzo aeronautico. La ponderazione finale degli interessi avviene solo nel quadro nella procedura di approvazione. Inoltre, come giustamente sottolineato da molti privati, l'interesse pubblico di un aerodromo può essere determinato solo tenendo conto anche dell'interesse cantonale e regionale: per un Cantone o una regione i voli d'affari e turistici o i voli di collaudo effettuati per conto di imprese locali, ad esempio, possono ricoprire un forte interesse pubblico. Per chiarire il ruolo della parte concettuale del PSIA nella ponderazione degli interessi per un progetto di costruzione o l'esercizio di un aerodromo occorre aggiungere queste considerazioni nel paragrafo 2.10.3.

Per quanto riguarda la critica avanzata da AeCS occorre notare che la stessa LNA distingue tra l'elevato interesse pubblico degli aerodromi con traffico aereo pubblico (titolari di una concessione) e quello degli altri aerodromi (titolari di un'autorizzazione di esercizio): anche solo alla luce di ciò sarebbe difficilmente giustificabile uno stesso trattamento per tutti i tipi di volo. Né sarebbe tantomeno possibile negare qualsiasi interesse pubblico ai voli di istruzione e di perfezionamento, ai voli d'affari e turistici nonché ai voli di collaudo e al lavoro aereo (come invece richiesto ad es. dai Comuni di Dübendorf, Volketswil e Wangen-Brüttisellen): ciò, infatti, metterebbe profondamente in discussione l'aviazione civile nella sua forma attuale e sarebbe anche in contrasto con i contenuti del LUPO 2016. Per quanto riguarda i voli di allenamento, si rileva che tutti i voli servono in definitiva (anche) al mantenimento delle capacità di volo e all'addestramento dei piloti; di conseguenza occorre dare una definizione più ristretta dei voli di istruzione e di allenamento. Inoltre, la valutazione dell'interesse pubblico dei diversi tipi di volo contenuta nella decisione n. 6 al paragrafo 3.1 del progetto inviato per la procedura di partecipazione (ora decisione n. 5) deve servire da linea guida; come tale non vale per ogni singolo volo bensì per la media di tutti i voli. La decisione n. 6 al paragrafo 3.1 deve pertanto essere mantenuta.

### **3.8 Coordinamento con gli altri vettori di trasporto**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di San Gallo chiede che l'offerta di parcheggi presso gli aeroporti nazionali sia proporzionata all'intera offerta ferroviaria (anche traffico a lunga percorrenza) e non solo alla rete regionale del trasporto pubblico (cfr. decisione n. 3 par. 3.2). Secondo numerosi Comuni (groupement des communes de la rive droite du lac) non viene data sufficiente importanza al collegamento degli aeroporti nazionali con i trasporti pubblici.

Aerosuisse chiede un coordinamento della parte concettuale del PSIA con le parti Infrastruttura stradale e Infrastruttura ferroviaria del Piano settoriale dei Trasporti. USS chiede di fissare la priorità del trasporto ferroviario rispetto a quello aereo nelle decisioni contenute al paragrafo 3.2 della parte concettuale del PSIA. PS Svizzera, i Verdi Svizzera e diverse associazioni ambientaliste e di tutela (WWF Svizzera, ATA Svizzera, COTAS, Fondazione svizzera per l'energia, Lega svizzera contro il rumore, Dachverband Fluglärmenschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm) chiedono il trasferimento alla rotaia del traffico aereo a corto raggio. I collegamenti ferroviari internazionali verso i Paesi europei limitrofi devono essere migliorati in modo da permettere di percorrere in treno distanze fino a 1500 km.

#### *Considerazioni e conseguenti ripercussioni sulla parte concettuale*

La proposta del Cantone di San Gallo appare opportuna; la decisione n. 3 al paragrafo 3.2 viene pertanto modificata di conseguenza. La decisione n. 3 al paragrafo 3.2 della parte concettuale del PSIA contiene prescrizioni relative al collegamento via terra degli aeroporti

nazionali, che tengono conto della rilevanza nazionale di queste infrastrutture. La precisazione di queste prescrizioni, l'eventuale definizione di obiettivi per la promozione del modal split e le misure corrispondenti (ad es. la gestione di aree di parcheggio) sono oggetto delle schede di coordinamento del PSIA.

Il coordinamento, chiesto da Aerosuisse, del PSIA con le altre parti del Piano settoriale dei trasporti della Confederazione è già garantito dalla Parte programmatica generale di tale Piano. A causa del suo ambito tematico il PSIA non può contenere decisioni in merito alla priorità o alla promozione del trasporto ferroviario: tale aspetto può invece essere affrontato nella Parte programmatica generale del Piano settoriale dei trasporti.

### **3.9 Coordinamento con le esigenze di utilizzo del territorio**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Secondo i Cantoni di Ginevra e del Vallese le spiegazioni relative alla «zona esposta al rumore» (cfr. decisione n. 1 al par. 3.3) sono poco comprensibili. Il Cantone di Ginevra osserva, inoltre, che per poter considerare concretamente nella pianificazione la «zona esposta al rumore» sono necessarie informazioni più dettagliate. Il Cantone di Turgovia critica l'interdipendenza tra PSIA e regolamento d'esercizio per quanto concerne le rotte di volo: se i Cantoni chiedono di introdurre una modifica delle rotte nella scheda di coordinamento del PSIA vengono rinviati al regolamento d'esercizio e, viceversa, se criticano le rotte di volo nel regolamento d'esercizio vengono rimandati alla scheda di coordinamento del PSIA («zona esposta al rumore»). Il Cantone chiede che la posizione e l'utilizzo delle rotte di volo vengano definiti in modo vincolante già nella scheda di coordinamento; questa posizione è condivisa anche da skyguide.

I Comuni di Dübendorf, Wangen-Brüttisellen e Volketswil contestano l'obbligo per i Cantoni e i Comuni – stabilito nelle decisioni n. 2 e n. 3 al paragrafo 3.3 – di assicurare il collegamento via terra degli aerodromi. Diversi comuni zurighesi (Egg, Erlenbach, Fällanden, Herrliberg, Maur, Meilen, Stäfa, Uetikon am See, Zumikon) ritengono, inoltre, che nelle spiegazioni alla decisione n. 2 occorra specificare quali sono gli «incarichi» da affidare ai Comuni.

Il gruppo di interessi IG Ostschweizer Luftfahrt chiede di istituire delle cosiddette «zone di sviluppo dell'aviazione» («Luffahrtentwicklungszonen») quale nuovo strumento per la pianificazione territoriale delle future infrastrutture aeronautiche che fuoriescano dal perimetro dell'aerodromo oppure delle future ubicazioni sostitutive. Le organizzazioni di tutela (COTAS, WWF Svizzera, ATA Svizzera, Fondazione svizzera per l'energia, Lega svizzera contro il rumore, Dachverband Fluglärmenschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm) chiedono che per l'aeroporto di Zurigo si mantenga la linea di demarcazione, quale strumento di pianificazione territoriale, nell'interesse della certezza giuridica e della pianificazione.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Si prende atto dell'osservazione dei Cantoni. Le autorità federali preposte alla pianificazione sono a disposizione per maggiori informazioni sulla «zona esposta al rumore» e sul modo in cui essa debba essere considerata nella pianificazione. Per quanto riguarda l'interdipendenza tra PSIA e regolamento d'esercizio in materia di rotte di volo, la posizione delle rotte di volo in prossimità degli aerodromi è definita in larga misura attraverso la «zona esposta al rumore» delle schede di coordinamento del PSIA; a distanze maggiori dagli aerodromi la posizione delle rotte di volo non è, invece, più rilevante per le decisioni delle schede di coordinamento, pertanto tali rotte di volo vengono definite in modo vincolante con l'approvazione del regolamento d'esercizio.

L'obbligo di garantire il collegamento agli aerodromi è paragonabile a quello valido anche per il collegamento di altri impianti con affluenza di pubblico. L'attribuzione di tale incarico ai Cantoni e ai Comuni deriva dall'articolo 19 LPT e dall'articolo 31 OPT. Il concessionario dell'aeroporto o l'esercente dell'aerodromo è responsabile dei dettagli del collegamento. Le decisioni del PSIA sono direttamente vincolanti sia per i Cantoni che per i Comuni. Alla luce di quanto appena esposto si decide di cancellare nella decisione n. 2 al paragrafo 3.3 il riferimento agli incarichi conferiti dai Cantoni ai Comuni (quarto punto dell'elenco).

Il terreno necessario per la realizzazione di future infrastrutture aeronautiche è già garantito attraverso la definizione del perimetro dell'aerodromo, vincolante per le autorità, o delle zone riservate, vincolanti per i proprietari fondiari (cfr. LNA). Si respinge, invece, la proposta di garantire la pianificazione per eventuali ubicazioni sostitutive di aerodromi «di riserva» senza previo processo di coordinamento PSIA. La richiesta delle organizzazioni di tutela riguardo alla linea di demarcazione concerne unicamente l'aeroporto di Zurigo ed è già soddisfatta per effetto del principio generale della stabilità giuridica dei piani valido per i piani settoriali e direttori (cfr. art. 17 cpv. 4 OPT).

## 3.10 Ambiente

### 3.10.1 Principio di prevenzione

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di Berna chiede che l'attuazione del principio di prevenzione ai sensi della legge sulla protezione dell'ambiente (LPAmb; RS 814.01) comprenda anche misure per la riduzione dei movimenti di volo. Il Cantone di Basilea Campagna e il Canton Ticino nonché la Conferenza dei delegati della protezione della natura e del paesaggio chiedono che nella decisione n. 2 al paragrafo 3.4 si citi, al quarto punto dell'elenco, anche l'ambiente e non solo la popolazione.

Numerosi Comuni (groupement des communes de la rive droite du lac) sostengono che il principio di prevenzione non viene sufficientemente considerato. Molti privati (modelli 9, 10A, 10B) criticano il fatto che secondo la decisione n. 1 al paragrafo 3.4 la pianificazione, la costruzione e l'esercizio dell'infrastruttura aeronautica debbano soltanto tenere conto e includere la protezione dell'ambiente, mentre chiedono che essa venga considerata pienamente e in via prioritaria.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Il numero dei movimenti di volo viene limitato per lo più indirettamente (definizione della zona esposta al rumore), talvolta anche direttamente (definizione di un contingente per i movimenti di volo), nelle schede di coordinamento del PSIA. Questa pratica si è dimostrata valida ed è opportuno mantenerla. La proposta di citare nella decisione n. 2 al paragrafo 3.4 anche l'ambiente è ragionevole e opportuna; la decisione in questione viene quindi adeguata di conseguenza.

Il principio di prevenzione sancito nella LPAmb è citato nella decisione n. 2 al paragrafo 3.4. La sua attuazione concreta avviene nell'ambito delle procedure di approvazione come pure attraverso l'esercizio ad opera dei concessionari dell'aeroporto o degli esercenti degli aerodromi. Per quanto riguarda il fatto che si «tenga conto» della tutela dell'ambiente (cfr. decisione n. 1 al par. 3.4), occorre osservare che a nessuna delle tre dimensioni della sostenibilità spetta la priorità assoluta; la formulazione attuale («tenere conto») è pertanto corretta e viene mantenuta.

### 3.10.2 Protezione del clima

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

I Cantoni di Appenzello Esterno, Basilea Città e Vaud chiedono di precisare in che modo l'aviazione debba contribuire alla protezione del clima o che il settore compia maggiori sforzi in questo ambito. Il Cantone di Basilea Città chiede inoltre alla Confederazione di sostenere finanziariamente la ricerca e lo sviluppo a favore di tecnologie innovative che permettano di realizzare aeromobili silenziosi e con un bilancio di CO<sub>2</sub> neutro. Il Cantone di Basilea Campagna osserva che nel progetto della parte concettuale del PSIA manca un riferimento alla Strategia energetica 2050 della Confederazione, la quale pone come obiettivo entro il 2050 una società a 2000 watt e con emissioni di CO<sub>2</sub> comprese tra 1,0-1,5 tonnellate, che sarebbe però in contrasto con uno sviluppo dell'infrastruttura aeronautica orientato alla domanda. Il Cantone di Ginevra chiede che nella parte concettuale del PSIA si citi la politica climatica della Svizzera e che la Confederazione si impegni a livello internazionale per limitare l'effetto serra prodotto dal traffico aereo. Infine, il Cantone di Friburgo propone che la parte concettuale del PSIA tenga conto dei contenuti della legge sul CO<sub>2</sub>, sottoposta attualmente a una revisione totale.

Numerosi Comuni (Winterthur, Bassersdorf, Felben-Wellhausen, Wila) osservano che il progetto deve tenere conto degli accordi sul clima in vigore e della Strategia energetica 2050 e chiedono misure di politica climatica per il settore aeronautico (Küsnacht).

PS Svizzera e numerose associazioni ambientaliste e di tutela (COTAS, WWF Svizzera, ATA Svizzera, Fondazione svizzera per l'energia, Lega svizzera contro il rumore, Dachverband Fluglärmenschutz, CARPE, ADIHQC, IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN, Vereinigung gegen Fluglärm, Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aire-Le Lignon, Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen, Stiftung gegen Fluglärm) nonché privati (modello Ginevra) chiedono di citare nella parte concettuale del PSIA l'Accordo di Parigi sul clima, ratificato dalla Svizzera, e di armonizzare il PSIA a tale accordo; anche l'aviazione deve dare il proprio contributo alla tutela del clima. Anche Region OST ricorda la Strategia energetica 2050. Associazioni ambientaliste e di tutela (COTAS, WWF Svizzera, ATA Svizzera, Fondazione svizzera per l'energia, Lega svizzera contro il rumore, Dachverband Fluglärmenschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm) chiedono inoltre di stabilire un budget per le emissioni di CO<sub>2</sub> dell'aviazione svizzera e di ripartirlo tra gli aerodromi, stabilendo anche un ordine di priorità tra i tipi di volo.

Infine, il comune di Küsnacht e alcuni privati (modello 8, singoli pareri individuali) chiedono misure di politica climatica per il settore dell'aviazione, che è l'unico ad oggi a non essere ancora soggetto ad alcuna misura di indirizzo di questa natura.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

È indiscusso che anche il settore del trasporto aereo deve contribuire alla protezione del clima. Tuttavia, la parte concettuale del PSIA è uno strumento di pianificazione territoriale e come tale si concentra sull'infrastruttura aeronautica e sul suo coordinamento territoriale; facendo ciò deve anche considerare l'impatto acustico del traffico aereo sulle regioni circostanti gli aerodromi.

Per il resto, la parte concettuale del PSIA non è indicata per regolare questioni di fondo della politica ambientale e climatica che hanno un rapporto solo molto indiretto con la pianificazione del territorio. Lo stesso vale anche per altri temi quali i servizi della navigazione aerea, la struttura dello spazio aereo o il finanziamento e la tassazione del settore dell'aviazione. Le misure di protezione del clima devono partire prima di tutto dalle operazioni di volo (ad es. tasse, imposte, limitazioni del traffico) e non dall'infrastruttura e devono trovare attuazione attraverso altri strumenti. Lo stesso vale per la politica energetica.

Per quanto riguarda l'Accordo di Parigi sul clima è opportuno, per completezza, menzionarlo anche nella parte concettuale del PSIA: il paragrafo 2.7.3 («Impatto sul clima e sostanze inquinanti») viene pertanto integrato di conseguenza.

### **3.10.3 Valori limite di immissione / Agevolazioni previste dalla legge sulla protezione dell'ambiente (LPAmb)**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

I Cantoni di Ginevra e di Friburgo osservano che le agevolazioni concesse al settore aeronautico in materia di rumore e inquinanti atmosferici sono contrarie allo sviluppo sostenibile e pertanto le respingono; inoltre, secondo il Cantone di Ginevra le agevolazioni per il rumore aereo non sono compatibili nemmeno con la LPAmb né con la strategia federale e cantonale per la lotta contro l'inquinamento atmosferico. I valori limite indicati nella legislazione ambientale devono essere rispettati anche nel caso di uno sviluppo del traffico aereo orientato alla domanda. Nel caso degli eliporti, secondo il Cantone di Friburgo, dovrebbero essere concesse agevolazioni solo per i voli di salvataggio e non per i voli turistici. Il Cantone del Vallese chiede che si escludano assolutamente agevolazioni per gli impianti aeronautici che non presentano un interesse pubblico.

Il Comune di Wettingen è del parere che le disposizioni dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF; RS 814.41) debbano essere rispettate in ogni caso e che il divieto di voli notturni debba essere applicato sistematicamente. I Comuni di Dübendorf, Volketswil e Wangen-Brüttisellen sono contrari a concedere le facilitazioni previste nella LPAmb agli aerodromi per decongestionare gli aeroporti nazionali e agli eliporti. Il Comune di Allschwil e PPD Allschwil-Schönenbuch chiedono che al paragrafo 2.7.2 si forniscano maggiori dettagli riguardo all'entità del superamento dei valori della pianificazione nelle zone circostanti gli aeroporti (numero dei Comuni / abitanti, superficie).

PS Svizzera e i Verdi Svizzera chiedono che tutti gli aerodromi rispettino i valori limite di immissione e alcune organizzazioni (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen, Vereinigung gegen Fluglärm) auspicano una revisione o un adeguamento verso il basso dei valori del rumore (conformemente alla sentenza del Tribunale federale). Alcune associazioni di tutela (COTAS, WWF Svizzera, ATA Svizzera, Fondazione svizzera per l'energia, Lega svizzera contro il rumore, Dachverband Fluglärmschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm, Vereinigung gegen Fluglärm) chiedono di ridurre fortemente il numero delle persone esposte al rumore; numerosi Comuni (Basserdorf, Felben-Wellhausen, Wila, Winterthur) e un'associazione di tutela (Region OST) chiedono che non si ammetta un aumento delle superfici esposte a immissioni superiori ai valori limite previsti.

Alcuni privati (modelli 9 e 23/24) non ritengono accettabile un continuo e netto superamento del carico fonico consentito nelle ore notturne (cfr. decisione dell'UFAC concernente l'aeroporto di Zurigo del 23 luglio 2018). Il Comune di Zollikon, due partiti locali (Forum Wangen-Brüttisellen, PS Fällanden), un'associazione (HEV Dübendorf & Oberes Glattal) e numerosi privati (modelli 10A, 10B, 23/24 e 34/35) ritengono inoltre che le agevolazioni debbano essere concesse solo se è stato dimostrato che sono state adottate tutte le misure tecniche di riduzione preventiva del rumore possibili sul piano operativo ed economicamente sostenibili; inoltre, una deroga alle disposizioni del diritto ambientale deve essere concessa solo in via eccezionale e non può figurare come una decisione. Infine, accettando consapevolmente il superamento dei valori limite previsti per il rumore e gli inquinanti atmosferici si privilegierebbero i concessionari degli aeroporti.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Per quanto riguarda le obiezioni sollevate dai Cantoni di Ginevra e Friburgo e da alcuni partiti, va detto che il diritto ambientale prevede espressamente la possibilità di concedere



agevolazioni a determinate condizioni. Non sono, invece, previste agevolazioni per i voli turistici in elicottero. Inoltre, l'OIF esclude chiaramente agevolazioni per gli impianti aeronautici senza un interesse pubblico.

La parte concettuale del PSIA deve rispettare le condizioni quadro giuridiche esistenti, quindi anche l'OIF. Né l'applicazione del divieto di voli notturni né il superamento nelle ore notturne dei limiti di inquinamento fonico consentiti rientrano tra i temi di competenza del PSIA. Il controllo sul rispetto delle immissioni foniche consentite (art. 37a OIF) nella «zona esposta al rumore» stabilita nelle diverse schede di coordinamento del PSIA è parte delle attività di sorveglianza delle autorità. In questo ambito non è richiesta alcuna regolamentazione nella parte concettuale; essa può invece essere introdotta nelle schede di coordinamento. Il PSIA non contiene nemmeno dettagli sulla situazione dell'inquinamento fonico nei singoli aeroporti (superamento dei valori di pianificazione).

Il superamento dei valori limite di immissione si osserva principalmente nei due aeroporti nazionali di Zurigo e Ginevra; in entrambi i casi tale superamento viene tollerato a favore della dimensione economica e sociale della mobilità e avvalendosi del margine di manovra previsto nel diritto ambientale (LPAmb, OIF) per gli impianti con un interesse pubblico preponderante. L'adeguamento dei valori limite del rumore non è oggetto del PSIA. La riduzione della superficie in cui vengono superati i valori limite di immissione previsti e del numero di persone esposte al rumore è un obiettivo auspicato.

L'obiezione mossa da alcuni privati, secondo la quale le agevolazioni debbano essere concesse solo se vi è la prova che sono state adottate tutte le misure tecniche di riduzione preventiva del rumore possibili sul piano operativo ed economicamente sostenibili, è corretta e questa precisazione figura già nelle spiegazioni alla decisione n. 3 al paragrafo 3.4. Le decisioni contenute nella parte concettuale del PSIA non si discostano dalle disposizioni del diritto ambientale, bensì ne precisano l'applicazione per l'aviazione civile.

#### **3.10.4 Compensazione ecologica / Superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC)**

##### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

I Cantoni di Lucerna e di Basilea Campagna sono del parere che la base volontaria di cui si parla nelle spiegazioni alla decisione n. 1 (par. 3.3) si contrapponga all'articolo 18b della legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN; RS 451), secondo il quale nelle regioni sfruttate intensivamente si deve provvedere a una compensazione ecologica. Il Cantone Ticino chiede di integrare il testo, precisando che le misure di compensazione devono essere disposte in caso di conflitti concreti.

Il Cantone di Berna chiede che nella decisione n. 5 al paragrafo 3.4 si precisi che si devono disporre e realizzare costruzioni e impianti che occupino la minor superficie possibile e che i terreni idonei all'agricoltura vengano indicati come SAC. Chiede, inoltre, che le SAC vengano compensate in tutti gli aerodromi e la cancellazione dell'ultima frase della decisione n. 5.

Gli aeroporti di Zurigo e di Ginevra chiedono di prevedere nella parte concettuale del PSIA che all'interno del perimetro aeroportuale non si designi nessuna SAC e che tra le misure ecologiche sostitutive richieste all'esterno del perimetro aeroportuale non sia prevista la compensazione di SAC.

##### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

La succitata base volontaria non deve, effettivamente, essere messa in primo piano, dal momento che l'articolo 18b LPN prevede l'obbligo di compensazione. Le spiegazioni alla decisione n. 1 al paragrafo 3.3 devono quindi essere corrette di conseguenza. Secondo la legge le misure compensative devono essere ordinate indipendentemente da conflitti concreti.

Per quanto riguarda la richiesta del Cantone di Berna, la necessità di limitare il consumo di terreno è già menzionata nella decisione n. 5, per cui non occorre alcuna ulteriore precisazione. Le SAC vengono designate dai Cantoni secondo criteri puramente pedologici. Alla luce di ciò non è possibile accettare né la richiesta di completare la decisione n. 5 con l'obbligo generale di designare come SAC le superfici idonee all'agricoltura presenti negli aerodromi né il divieto di delimitare SAC all'interno degli aerodromi (cfr. la richiesta dell'aeroporto di Zurigo). La compensazione delle SAC si basa sulle prescrizioni del piano settoriale SAC. Qualora la costruzione di impianti aeroportuali comporti l'occupazione di SAC è previsto, in linea di massima, l'obbligo di compensazione.

### **3.10.5 Radiazioni non ionizzanti**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

I Comuni di Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil e Zollikon, due partiti locali (Forum Wangen-Brüttisellen, SP Fällanden), un'associazione (HEV Dübendorf & Oberes Glattal) e diversi privati (cfr. modelli prestampati 23/24 e 34/35) sostengono che gli impianti della navigazione aerea devono rispettare in ogni caso i valori limite previsti nell'ordinanza sulla protezione dalle radiazioni non ionizzanti (ORNI; RS 814.710).

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

La parte concettuale del PSIA deve rispettare i limiti legali, pertanto la richiesta è accolta e la decisione n. 2 al paragrafo 4.6 viene adattata di conseguenza.

## **3.11 Aeroporti nazionali**

### **3.11.1 Problemi di capacità**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di Argovia ritiene poco plausibile il rischio annunciato di problemi di capacità, dal momento che l'evoluzione dei movimenti di volo nell'aeroporto di Zurigo è inferiore alle previsioni.

L'aeroporto di Ginevra lamenta il fatto che la parte concettuale del PSIA rimandi a ulteriori chiarimenti in merito ai problemi di capacità invece di fornire soluzioni. L'aeroporto di Zurigo sostiene che le misure volte a risolvere i problemi di capacità debbano essere studiate in primo luogo con i concessionari degli aeroporti.

Anche diversi partiti politici, associazioni e organizzazioni del settore aeronautico, economico e turistico (PLR Svizzera, UDC Svizzera, Aerosuisse, Aviasuisse, SIAA, USAM, Centre patronal, economiesuisse, FST, Zürcher Bankenverband, Zürich Tourismus / Zürcher Hoteliers, Pro Flughafen) nonché FSU criticano la mancanza di misure per risolvere i problemi di capacità. A questo proposito alcuni chiedono una rapida revisione delle schede di coordinamento PSIA degli aeroporti nazionali e altri una rapida integrazione della parte concettuale sulla base delle nuove previsioni della domanda. Il Centre patronal è inoltre del parere che una sovraregolamentazione dell'infrastruttura aeronautica contribuisca al miglioramento dei problemi di capacità.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Si prende atto dell'osservazione del Cantone di Argovia. Nel breve e medio termine i problemi di capacità verranno affrontati seguendo le condizioni stabilite nelle schede di coordinamento degli aeroporti di Zurigo (23.8.2017), Ginevra (14.11.2018) e Basilea-Mulhouse (15.5.2013). Le decisioni contenute in queste schede di coordinamento rappresentano il risultato di processi politici durati diversi anni e non prevedono, concretamente, né un potenziamento significativo dell'infrastruttura né misure operative tali da permettere un aumento considerevole delle capacità attuali; esse puntano semmai al mantenimento, alla

sicurezza e allo sfruttamento ottimale dell'infrastruttura già esistente. Per accordare le condizioni per lo sviluppo degli aeroporti nazionali fissate nelle schede di coordinamento e la parte concettuale del PSIA viene cancellata l'affermazione contenuta nella decisione n. 2 al paragrafo 4.1, secondo cui le capacità devono essere aumentate, in un'ottica a lungo termine, anche attraverso misure edilizie. La regolamentazione della sicurezza dell'infrastruttura aeronautica (cfr. richiesta del Centre patronal) non rientra nei temi trattati dalla parte concettuale del PSIA.

### **3.11.2 Obiettivi di prestazione e di capacità**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di Turgovia respinge l'idea di fissare obiettivi di prestazione e di capacità per gli aeroporti nazionali in quanto finora le previsioni si sono rivelate errate, non si deve esercitare alcuna pressione sui servizi della navigazione aerea e anche perché una simile disposizione non è propria al piano settoriale. Aviasuisse e il Komitee weltoffenes Zürich sono invece a favore della definizione di obiettivi di prestazione e di capacità perché darebbero certezza giuridica al concessionario, al Cantone e ai Comuni limitrofi; gli obiettivi devono essere finalizzati al soddisfacimento della domanda di medio e lungo termine.

L'aeroporto di Ginevra sottolinea che gli obiettivi di capacità dipendono anche da fattori che sfuggono al controllo dell'aeroporto (ad es. la capacità degli spazi aerei in Europa).

L'Unione delle città svizzere chiede che le città e i Comuni delle regioni aeroportuali vengano coinvolti nella definizione delle misure volte all'attuazione degli obiettivi di capacità definiti nel PSIA. Le organizzazioni «Flugschneise Süd-NEIN», IG pro Zürich 12, Stiftung gegen Fluglärm e Bürgerforum Küssnacht chiedono che la portata degli obiettivi di capacità e di prestazione non superi quella di un servizio di base per la popolazione locale. Numerosi Comuni (Bachs, Bülach, Glattfelden, Niederglatt, Zell) e associazioni di tutela (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität, Vereinigung gegen Fluglärm) si oppongono al rafforzamento dell'influenza della Confederazione sugli aeroporti nazionali.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

La possibilità di definire obiettivi di prestazione e di capacità nelle schede di coordinamento non ha alcun legame diretto con le previsioni del traffico aereo. Tali obiettivi devono, invece, essere fissati sempre d'intesa con i servizi della navigazione aerea. L'osservazione dell'aeroporto di Ginevra è corretta e se ne prende atto. I Comuni interessati verranno coinvolti nell'adeguamento delle schede di coordinamento del PSIA relative agli aeroporti nazionali, come richiesto (processo di coordinamento).

La portata degli obiettivi di capacità e di prestazione si basa in primo luogo sulla funzione degli aeroporti nazionali, che, trattandosi di impianti di importanza nazionale, va oltre il servizio di base per la popolazione locale. Si prende atto del rifiuto degli obiettivi di prestazione e di capacità. La possibilità di definire obiettivi di prestazione e di capacità nelle schede di coordinamento viene assicurata facendone menzione nella decisione n. 2 al paragrafo 4.1.

### **3.11.3 Orari di esercizio**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

I Cantoni di Basilea Città e di Basilea Campagna chiedono che gli orari di esercizio degli aeroporti nazionali si basino sull'OSIA e vengano precisati nel rispettivo regolamento d'esercizio. Il Cantone di Zurigo chiede che si cancelli la decisione n. 4 al paragrafo 4.1 («Aeroporti nazionali») perché la ponderazione tra gli interessi del trasporto e dell'economia, da

una parte, e la protezione della popolazione dal rumore, dall'altra, può avvenire solo nelle schede di coordinamento del PSIA conoscendo la situazione concreta.

I Comuni di Dübendorf, Wangen-Brüttisellen e Volketswil nonché numerosi privati (modelli 9 e 10A) rifiutano, in linea generale, la decisione n. 4 relativa agli orari di esercizio degli aeroporti nazionali in quanto temono che essa interferisca con la definizione degli orari di esercizio nelle schede di coordinamento del PSIA e nel regolamento d'esercizio.

Diversi partiti politici, associazioni di tutela e alcuni privati chiedono che il divieto di volo nelle ore notturne negli aeroporti nazionali rispetti la seguente finestra oraria: dalle 22 alle 7 (PS Svizzera, i Verdi Svizzera, COTAS, WWF Svizzera, ATA Svizzera, Fondazione svizzera per l'energia, Lega svizzera contro il rumore, Dachverband Fluglärmschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm, Flugschneise Süd-NEIN, IG pro Zürich 12, Bürgerforum Küssnacht), dalle 22 alle 6 (Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aïre-Le Lignon, PLR Allschwil-Schönenbuch; modello prestampato Ginevra) e dalle 23 alle 6 (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen). Numerose associazioni di tutela (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) e molti privati (modello 8) chiedono un divieto generalizzato di volo notturno di almeno sette ore per tutti gli aeroporti nazionali. Viene inoltre contestato l'approccio accomodante sul piano dello smaltimento dei ritardi e della concessione di deroghe per le ore notturne. Diversi Comuni (Bachs, Bassersdorf, Bülach, Felben-Wellhausen, Glattfelden, Niederglatt, Wila, Winterthur, Zell) e associazioni di tutela (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, FluglärmSolidarität, Region Ost) rifiutano l'idea che gli orari di esercizio degli aeroporti nazionali debbano prendere a riferimento gli orari in vigore all'estero.

Aviasuisse chiede, invece, che per gli aeroporti nazionali vengano garantiti come minimo gli orari di esercizio attuali. Aerosuisse chiede di includere gli orari di esercizio attuali (incluso lo smaltimento dei ritardi) nella parte concettuale.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

La richiesta dei Cantoni di Basilea Città e Basilea Campagna viene attualmente già soddisfatta. La regolamentazione dei voli notturni contenuta nell'OSIA fornisce il margine di manovra per la definizione dell'orario di esercizio degli aeroporti nazionali. Si condivide, fondamentalmente, l'osservazione del Cantone di Zurigo, secondo cui gli orari di esercizio debbono tenere conto della situazione concreta dei singoli aeroporti. Nel caso dell'aeroporto di Zurigo, gli orari d'esercizio sono già definiti nella scheda di coordinamento e nel regolamento d'esercizio e non vengono modificati. Gli orari di esercizio degli aeroporti nazionali svizzeri sono però già restrittivi rispetto agli standard internazionali, in particolare all'aeroporto di Zurigo, pertanto ulteriori limitazioni aggraverebbero i problemi di capacità e comprometterebbero ulteriormente la competitività degli aeroporti nazionali nei confronti dei Paesi esteri confinanti.

Per tale motivo vengono respinte le richieste avanzate dal Cantone di Zurigo, da alcuni Comuni, da alcune associazioni di tutela e da alcuni privati di cancellare la decisione n. 4 o di introdurre un divieto generale di 7, 8 o 9 ore per i voli notturni. Il controllo del rispetto degli orari di esercizio, le modalità di smaltimento dei ritardi e la concessione di deroghe non rientrano negli ambiti tematici della parte concettuale del PSIA. La richiesta di Aviasuisse di mantenere gli orari di esercizio attualmente in vigore negli aeroporti nazionali è già soddisfatta dalle decisioni della parte concettuale. La richiesta di Aerosuisse di indicare gli orari di esercizio nella parte concettuale del PSIA non sarebbe conforme a tale fase.

### 3.11.4 Passeggeri in transito/ Funzione di hub

*Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

PS Svizzera e IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN chiedono che nel progetto della parte concettuale del PSIA si dichiarino il numero dei passeggeri in transito negli aeroporti nazionali e i vantaggi economici correlati a questo tipo di passeggeri.

Diversi Comuni (Bachs, Bassersdorf, Bülach, Felben-Wellhausen, Glattfelden, Niederglatt, Wila, Winterthur, Zell) e due associazioni di tutela (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Region OST) chiedono di valutare nel PSIA da un punto di vista economico fino a che punto l'aeroporto di Zurigo debba svolgere una funzione di hub; Region OST auspica, inoltre, che a tale funzione si contrapponga la protezione della popolazione.

*Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

La quota dei passeggeri in trasferimento e in transito negli aeroporti nazionali figura sia nella statistica del traffico aereo dell'Ufficio federale di statistica (UST) sia nelle pubblicazioni degli aeroporti nazionali. Nell'aeroporto nazionale di Zurigo, che conformemente alla scheda di coordinamento del PSIA è l'unico hub svizzero, tale quota è pari a quasi il 30 per cento. Questo dato deve essere presentato nella parte concettuale del PSIA al paragrafo 2.4 («Sviluppo del traffico aereo»).

Nelle decisioni della parte concettuale del PSIA non si stabilisce l'obbligo per gli aeroporti di promuovere i voli di scalo, pertanto per il PSIA non sono necessari studi a questo riguardo. Per l'elaborazione del PSIA sono stati prodotti studi e diversa documentazione di base sui vantaggi economici per l'aeroporto di Zurigo. Conformemente alla sua scheda di coordinamento del 23 agosto 2017, l'aeroporto di Zurigo deve creare le condizioni per i migliori collegamenti diretti possibili; un elevato numero di collegamenti diretti da Zurigo è accompagnato da un certo numero di passeggeri in transito.

### 3.11.5 Equipaggiamento tecnico

*Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Skyguide chiede di riformulare il terzo punto dell'elenco presente nella decisione n. 3 («dispongono di una unità di controllo di avvicinamento e di ...») in modo tale che l'unità di controllo di avvicinamento non debba trovarsi necessariamente nella torre di controllo ma anche altrove, come già avviene negli aeroporti di Zurigo e di Ginevra.

*Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Il testo della decisione n. 3 viene adeguato di conseguenza.

## 3.12 Aeroporti regionali

*Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di San Gallo chiede che gli aeroporti regionali possano limitare l'accesso alle scuole di volo, se ciò è nell'interesse del traffico pubblico esistente (cfr. par. 4.2, decisione n. 1). Il Cantone del Vallese chiede di aggiungere nel paragrafo 1.2 la categoria «Aerodromo civile con contenzione a scopi militari» e nella tabella 1 la categoria «Aerodromo civile di proprietà parziale dell'esercito usato dalle Forze Aeree come aerodromo alternativo». Il Cantone di Zugo chiede che per gli aeroporti regionali con traffico aereo pubblico si preveda l'affidamento in gestione dei parcheggi (cfr. par. 3.2, decisione n. 4).

Il Cantone di Neuchâtel chiede che si definisca più precisamente, in una strategia di sviluppo, il ruolo degli aeroporti regionali (decongestionamento degli aeroporti nazionali, aviazione d'affari, istruzione, ecc) e quello specifico di ciascuno di essi (insieme ai rispettivi

cessionari). Chiede inoltre che nella parte concettuale del PSIA si dichiari che gli aeroporti regionali formano, insieme agli aeroporti nazionali, la rete degli aeroporti di interesse pubblico. Il Canton Ticino ricorda che le funzioni dei quattro aerodromi ticinesi sono state definite nel masterplan cantonale e devono essere considerate nella parte concettuale del PSIA.

La città di La Chaux-de-Fonds osserva che gli aeroporti regionali ricoprono un ruolo centrale per l'aviazione d'affari e per lo sviluppo economico e che possono servire anche per decongestionare gli aeroporti nazionali; chiede inoltre, come il Cantone di Neuchâtel, di definire meglio la funzione di ciascuno di essi.

PS Svizzera e diverse associazioni di tutela (Vereinigung gegen Fluglärm, COTAS, WWF Svizzera, ATA Svizzera, Fondazione svizzera per l'energia, Lega svizzera contro il rumore, Dachverband Fluglärmenschutz, CARPE, ADIHQC, Stiftung gegen Fluglärm) chiedono di introdurre un divieto di volo nelle ore notturne tra le 22:00 e le 7:00 per gli aeroporti regionali. PS Svizzera chiede, inoltre, che non vengano effettuati voli di linea dagli aeroporti regionali verso gli aeroporti nazionali.

L'«Association des usagers de l'aéroport de Sion» sottolinea che gli aeroporti regionali contribuiscono a decongestionare gli aeroporti nazionali, che presentano problemi di capacità, e che pertanto il loro sviluppo deve essere sostenuto maggiormente. I Verdi Svizzera e l'associazione Vereinigung gegen Fluglärm, per contro, rifiutano il trasferimento del traffico dagli aeroporti nazionali a quelli regionali (e ai campi d'aviazione). ASA solleva la questione su come dovranno essere finanziate le decisioni della parte concettuale del PSIA relative all'equipaggiamento tecnico degli aeroporti regionali. Skyguide chiede di riformulare il quarto punto dell'elenco presente nella decisione n. 3 («dispongono di una unità di controllo di avvicinamento e di ...») in modo tale che l'unità di controllo di avvicinamento non debba trovarsi necessariamente nella torre di controllo ma anche altrove.

Mentre ASA suggerisce di attribuire una funzione di collegamento anche ad altri aeroporti regionali (Sion, Samedan, St. Gallen-Altenrhein, Les Eplatures), alcune associazioni di tutela (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) ritengono illusoria, dopo il grounding di Skywork, l'idea di poter creare un collegamento regionale al traffico aereo pubblico attraverso gli aeroporti di Berna-Belp e di Lugano.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

La richiesta del Cantone di San Gallo non è in contrasto con le decisioni della parte concettuale del PSIA. Per quanto riguarda la richiesta del Canton Vallese, il paragrafo 1.2 riprende le categorie previste dalla normativa vigente, che non può essere messa in discussione nella parte concettuale del PSIA. Il criterio della «proprietà», inoltre, non è indicato per motivare l'aggiunta di una categoria nella tabella 1. La questione della gestione dei parcheggi negli aeroporti regionali con traffico aereo pubblico non deve essere regolata nella parte concettuale, bensì nella scheda di coordinamento del PSIA, tenendo conto delle condizioni regionali e con la partecipazione del concessionario dell'aeroporto.

Relativamente alla richiesta del Cantone di Neuchâtel e della città di La Chaux-de-Fonds occorre osservare che il ruolo e lo sviluppo degli aeroporti regionali, entro i limiti fissati nelle decisioni della parte concettuale e delle schede di coordinamento, compete in primo luogo ai concessionari degli aeroporti. Che gli aeroporti regionali, insieme a quelli nazionali, formino la rete di aerodromi di interesse pubblico deriva dal fatto che anch'essi ricevono una concessione. La parte concettuale non è in contrasto con il masterplan del Cantone Ticino, tanto più che essa non contiene decisioni dettagliate riguardanti i singoli aerodromi. Il masterplan può essere preso in considerazione durante la preparazione o la revisione delle schede di coordinamento.

Gli orari di esercizio degli aeroporti regionali devono rispettare la regolamentazione dei voli notturni (art. 39 OSIA), che prevede per gli aeroporti regionali un divieto di volo nelle ore notturne tra le 23:00 e le 6:00. Un'estensione generale del divieto dalle 22:00 alle 7:00 per tutti gli aeroporti regionali non sembra appropriata, in quanto gli orari di esercizio devono tener conto della situazione individuale del singolo aeroporto. Inoltre, la suddetta regolamentazione dei voli notturni limita già fortemente i decolli e gli atterraggi tra le 22:00 e le 23:00 negli aeroporti regionali.

I voli di linea tra gli aeroporti regionali e quelli nazionali per il collegamento delle aree d'intervento (come definite nel Progetto territoriale Svizzera) hanno una rilevanza ridotta, visti i buoni collegamenti ferroviari di cui dispone la Svizzera. Tuttavia, la maggior parte dei passeggeri dei voli di linea tra aeroporti regionali e nazionali non sono locali, bensì passeggeri in transito provenienti o diretti all'estero. I voli di linea tra aeroporti regionali e nazionali servono quindi a collegare le aree d'intervento al traffico aereo pubblico internazionale, pertanto non sembra opportuno vietarli.

Un sostegno finanziario della Confederazione per gli aeroporti regionali non rientra tra i temi del PSIA. Per tale motivo e vista la probabilità molto scarsa che si crei un'offerta di voli di linea permanente negli aeroporti regionali, è opportuno rinunciare alla distinzione tra aeroporti regionali con e senza funzione di collegamento. I voli di linea negli aeroporti regionali rimangono possibili. Viene accolta la proposta di Skyguide di riformulare la decisione n. 3.

### 3.13 Campi d'aviazione

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Canton Svitto accoglie con favore l'idea di mantenere e riconvertire ex aerodromi militari nell'ottica di proteggere il paesaggio culturale.

AeCS chiede di non svantaggiare i campi d'aviazione che non servono voli di interesse pubblico, nel rispetto dei principi di libertà di proprietà e di libertà economica e dell'accesso allo spazio aereo. Inoltre, i campi d'aviazione non devono dare la priorità ai voli «di pubblico interesse», dal momento che ciò violerebbe la libertà di proprietà e la libertà economica (cfr. decisione n. 8, par. 3.1). Respinge, infine, il divieto generale di realizzare nuovi idroscali. AOPA Switzerland afferma che il ritiro dell'aviazione d'affari e dell'aviazione generale dagli aeroporti nazionali indebolisce questi segmenti dell'aviazione, in quanto gli aerodromi alternativi presentano orari di esercizio limitati e non sono considerati impianti di pubblico interesse. Per questo motivo bisognerebbe attribuire maggiore importanza ai campi d'aviazione. ASA e Flugplatz Dübendorf AG (FDAG) chiedono che gli ex aerodromi militari utilizzati a scopi civili vengano considerati impianti fissi già esistenti ai sensi dell'OIF e non nuovi impianti. Anche IG Ostschweizer Luftfahrt fa riferimento alla garanzia dello stato esistente valida per gli aerodromi realizzati in virtù del diritto previgente e da rispettare nel caso dell'aerodromo di Dübendorf.

La Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio osserva che conformemente alla decisione n. 9 al paragrafo 3.1 e alla decisione n. 7 al paragrafo 4.3 la conversione di ex aerodromi militari in campi d'aviazione civili diventerebbe la regola; ciò è in contraddizione con la decisione n. 2 al paragrafo 4.3, secondo la quale il numero e la distribuzione dei campi d'aviazione dipendono, tra l'altro, da obiettivi di equilibrio territoriale.

Il Comune di Zollikon, due partiti locali (Forum Wangen-Brüttisellen, PS Fällanden), un'associazione (HEV Dübendorf & Oberes Glattal) e numerosi privati (modelli 10A, 10B e 34/35) chiedono lo stralcio della decisione n. 9 al paragrafo 4.3, perché simili prescrizioni devono figurare nella scheda di coordinamento di Dübendorf e non nella parte concettuale.

### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Riguardo alla richiesta di AeCS si osserva che nella parte concettuale del PSIA la Confederazione classifica il traffico aereo in base alla sua importanza generale e prescrive come valutare l'interesse pubblico di un aerodromo. Da ciò possono derivare alcuni svantaggi per i campi d'aviazione privi di traffico aereo di pubblico interesse rispetto agli impianti che invece servono questo tipo di traffico. Una parità di trattamento tra tutti i tipi di traffico e tra tutti gli aerodromi contraddirebbe sia la legge sulla navigazione aerea, che riconosce uno status speciale agli aeroporti concessionari e al traffico aereo pubblico, sia il compito proprio di un piano settoriale di stabilire delle priorità. L'attuale regolamentazione sugli idroscali si è rivelata valida già in passato e pertanto deve essere mantenuta.

Per quanto riguarda il ritiro dell'aviazione d'affari e dell'aviazione generale dagli aeroporti nazionali va osservato che gli aeroporti regionali sono considerati impianti di interesse pubblico e hanno orari di esercizio adeguati.

Relativamente alle richieste di ASA, FDAG e IG Ostschweizer Luftfahrt si rileva che l'interpretazione della LPAmb (impianti esistenti / nuovi) non è oggetto della parte concettuale del PSIA. L'attuale prassi seguita dall'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) può essere impugnata in tribunale.

Per quanto concerne la contraddizione contestata dalla Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio va detto che l'equilibrio territoriale è considerato un interesse della pianificazione territoriale, conformemente alla decisione n. 7 al paragrafo 4.3. Non vi è pertanto alcuna contraddizione tra le decisioni in questione. Già in passato, inoltre, sono stati chiusi diversi aerodromi militari (Frutigen, Interlaken, Turttmann, Ulrichen). Per quanto riguarda lo stralcio della decisione n. 9, essa dovrà essere cancellata dalla parte concettuale del PSIA quando verrà approvata la scheda di coordinamento di Dübendorf.

## **3.14 Eliporti**

### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Mentre singoli Cantoni (Lucerna, Zugo) rifiutano la lieve liberalizzazione prevista per la costruzione di nuovi eliporti (decisione n. 2 al par. 4.4), altri Cantoni (Svitto) sono favorevoli. La possibilità di concedere facilitazioni per gli eliporti che servono una quota rilevante di voli di salvataggio e di intervento rispetto al traffico complessivo dell'impianto (cfr. decisione n. 5) è vista positivamente dal Cantone dei Grigioni; singole associazioni di tutela (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) e numerosi privati (modello 10B), invece, sono contrari.

AeCS osserva che la decisione n. 1, secondo la quale gli eliporti sono utilizzati in primo luogo per i voli di salvataggio e di intervento e per il lavoro aereo, rappresenta un'ingerenza inammissibile nella libertà di proprietà. Inoltre, non si deve escludere la possibilità di svolgere operazioni di imbarco per le merci anche negli eliporti (cfr. spiegazioni alla decisione n. 3) e l'obbligo limitato di ammettere utenti non permette di soddisfare i requisiti della garanzia di proprietà.

### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Si prende atto della posizione dei Cantoni nei confronti della lieve liberalizzazione prevista per la costruzione di nuovi eliporti. I voli di salvataggio e di intervento sono indubbiamente voli di pubblico interesse, di conseguenza agli impianti che sono necessari per effettuare questo tipo di voli può essere attribuito un «interesse pubblico preponderante» (cfr. art. 25 cpv. 2 LPAmb). Il diritto ambientale prevede la possibilità di concedere facilitazioni a simili impianti. Per questo motivo le decisioni relative agli eliporti contenute nel progetto vengono mantenute.



Per quanto riguarda la libertà di proprietà, le decisioni della parte concettuale sono vincolanti solo per le autorità, possono quindi eventualmente vincolare indirettamente la libertà di proprietà. Inoltre, quest'ultima vale solo nella misura in cui non è limitata dal diritto pubblico. Le decisioni della parte concettuale del PSIA non escludono la possibilità di svolgere operazioni doganali di imbarco delle merci negli eliporti. Le spiegazioni alla decisione n. 3 riflettono semplicemente la prassi dell'Amministrazione federale delle dogane (AFD). Il numero di voli transfrontalieri in elicottero con un carico di merci è molto basso e in tal caso gli elicotteri devono dapprima atterrare su un aerodromo doganale per procedere allo sdoganamento della merce.

### **3.15 Aerodromi militari**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di Basilea Campagna non condivide la seconda frase della decisione n. 4 e chiede che, qualora l'esercizio militare dell'aerodromo causi un superamento dei valori limite, non sia ammessa la coesistenza a scopi civili. Il Cantone di Friburgo chiede di precisare nelle spiegazioni l'espressione «aumento percettibile dell'impatto fonico complessivo».

In relazione alla decisione n. 4 la Conferenza dei delegati della protezione della natura e del paesaggio osserva che la coesistenza a scopi civili di un aerodromo avviene sempre al di fuori degli orari dell'esercizio militare e comporta sempre un aumento percettibile dell'impatto fonico complessivo; di conseguenza gli aerodromi militari in cui vengono già superati i valori limite d'immissione non possono essere utilizzati per scopi civili.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Un aumento dell'impatto fonico è ritenuto di norma percettibile a partire da 1 dB. La percettibilità, tuttavia, deve sempre essere verificata caso per caso, perché vi sono anche altri fattori da considerare (ad es. tempo, ecc.). Questa precisazione deve essere integrata, come richiesto, nelle spiegazioni alla decisione n. 4. Qualora in un aerodromo militare i valori limite d'immissione siano già superati con l'esercizio militare, il margine di manovra per la sua coesistenza a scopi civili è quindi molto limitato ed è dunque opportuno mantenere la seconda frase della decisione n. 4. Il calcolo dell'impatto fonico non tiene conto del fatto che la coesistenza a scopi civili avvenga durante o al di fuori dell'orario di esercizio militare.

### **3.16 Singoli aerodromi**

#### **3.16.1 Aeroporto nazionale di Zurigo**

##### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

I Cantoni di Turgovia e di Sciaffusa chiedono che un eventuale ampliamento dell'aeroporto di Zurigo o uno sviluppo del suo traffico aereo in base alla domanda non comportino un ulteriore impatto fonico sul loro rispettivo territorio; secondo il Cantone di Sciaffusa ciò sarebbe in contrasto con il principio dello sviluppo sostenibile.

Il Comune di Wallisellen ritiene che per tutelare la popolazione siano necessarie misure tecniche e operative volte all'aumento dell'efficienza e che lo sviluppo dell'aeroporto di Zurigo debba basarsi sull'offerta.

I circondari tedeschi di Waldshut, Konstanz, Schwarzwald Baarkreis e Lörrach hanno chiesto una procedura di mediazione in merito all'aeroporto di Zurigo.

PS Svizzera ritiene che le zone protette (paludi) presenti all'interno del perimetro dell'aeroporto di Zurigo debbano essere obbligatoriamente preservate.

Il Komitee weltoffenes Zürich chiede di non limitare ulteriormente gli orari di esercizio dell'aeroporto di Zurigo. Diversi Comuni (Bassersdorf, Felben-Wellhausen, Wila, Winterthur) e Region Ost chiedono, invece, di fare rispettare gli orari attuali (ritardi) e di introdurre un divieto di volo per le ore notturne comprese tra le 23:00 e le 6:00. Altri Comuni (Bachs, Bülach, Glattfelden, Niederglatt, Zell) e associazioni di tutela (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, Fluglärmsolidarität) chiedono un divieto di volo nella fascia oraria 22:00-7:00 (con il minor numero possibile di movimenti tra le 22:00 e le 23:00 e tra le 6:00 e le 7:00), mentre singoli Comuni basilesi (Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Schönenbuch) e IG Nord suggeriscono, tenuto conto delle future riduzioni del rumore, di valutare l'opportunità di una nuova linea di demarcazione con orizzonte temporale di 15-25 anni.

*Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

La parte concettuale del PSIA non affronta problematiche quali lo sviluppo, il rapporto con le zone protette e gli orari di esercizio dei singoli aerodromi. Si rimanda a questo riguardo alla scheda di coordinamento del PSIA per l'aeroporto di Zurigo del 23 agosto 2017.

### **3.16.2 Aeroporto nazionale di Ginevra**

*Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di Ginevra osserva, riferendosi al paragrafo 2.7.3, che all'aeroporto di Ginevra oltre il 25 % delle emissioni di NO<sub>x</sub> sono prodotte dal traffico aereo; constata, inoltre, che le cifre relative alle prestazioni di traffico contenute nella parte concettuale non corrispondono a quelle della scheda di coordinamento PSIA di Ginevra e che i dati delle tabelle presentate nel progetto della parte concettuale si riferiscono in parte ancora al 2012. L'Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG) osserva che l'aeroporto si trova a soli 3,5 chilometri dal centro di Ginevra e che pertanto dovrebbe presentare l'esercizio proprio di un «aeroporto cittadino»; chiede, inoltre, che si rispetti un divieto di volo nelle ore notturne tra le 22:00 e le 6:00 o tra le 23:00 e le 7:00 e che le rotte di avvicinamento e di decollo vengano spostate verso il centro del lago.

*Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Il paragrafo 2.7.3 contiene osservazioni generali sull'impatto climatico dell'aviazione civile svizzera e sulle sostanze inquinanti da essa prodotte, senza fare riferimenti specifici a singoli aerodromi. Le cifre sulle prestazioni di traffico pubblicate nella parte concettuale vengono aggiornate e non è possibile farle corrispondere ai dati delle schede di coordinamento, in quanto la parte concettuale e le schede di coordinamento vengono redatte in momenti distinti.

Per quanto riguarda la richiesta di AFRAG si osserva che la parte concettuale non contiene decisioni relative a singoli aerodromi, fintanto che esiste già la rispettiva scheda di coordinamento PSIA. Si rimanda pertanto alla scheda di coordinamento di Ginevra del 14 novembre 2018.

### **3.16.3 Aeroporto nazionale di Basilea-Mulhouse**

*Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

I Cantoni di Basilea Città e di Basilea Campagna fanno notare che la parte concettuale mette poco in evidenza la condizione speciale, da un punto di vista sia giuridico che istituzionale, dell'aeroporto di Basilea-Mulhouse e il valore del PSIA e delle norme aeronautiche svizzere per tale aeroporto. Anche i Comuni di Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen e Schönenbuch osservano che il PSIA non ha alcuna rilevanza giuridica sull'aeroporto di Basilea-Mulhouse, in quanto quest'ultimo si trova in territorio francese.

La Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen chiede di rinunciare a una seconda pista nord-sud, di fissare un limite massimo di 100 000 movimenti l'anno e di eseguire, in caso di ampliamenti dell'aeroporto, un esame di impatto ambientale (EIA) come previsto dalla Convenzione di Espoo.

*Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

La condizione speciale dell'aeroporto di Basilea-Mulhouse è regolata dalla convenzione stipulata con lo Stato francese e menzionata nella parte concettuale del PSIA. Quest'ultima deve essere integrata con un riferimento al fatto che la validità del PSIA è limitata al territorio svizzero.

Per quanto riguarda la richiesta della Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mulhouse si rileva che le decisioni della parte concettuale non concernono singoli aerodromi, fintanto che esiste già la rispettiva scheda di coordinamento PSIA. Si rimanda pertanto alla scheda di coordinamento di Basilea-Mulhouse del 15 maggio 2013.

#### **3.16.4 Aeroporto regionale di Sion**

*Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone del Vallese chiede di aggiungere alla nota a piè di pagina n. 16 che l'aeroporto regionale di Sion può essere utilizzato come aerodromo alternativo all'aeroporto di Ginevra. Anche l'Association des usagers de l'aéroport de Sion osserva che questo aeroporto regionale presenta un'eccellente infrastruttura e ben si presta a decongestionare l'aeroporto nazionale di Ginevra. Il Cantone del Vallese chiede, inoltre, di classificare l'aeroporto di Sion come aeroporto regionale con funzione di collegamento oppure di eliminare la distinzione tra aeroporto regionale con funzione di collegamento e aeroporto regionale senza funzione di collegamento.

*Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

La nota a piè di pagina in questione si limita a riportare i risultati dello studio, senza entrare maggiormente nel merito dei singoli aerodromi. La distinzione tra aeroporti regionali con e senza funzione di collegamento viene abolita, come richiesto.

#### **3.16.5 Aeroporto regionale di Lausanne–La Blécherette**

*Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il cantone di Vaud osserva che nella parte concettuale non si prevede di riservare alcun aerodromo del suo territorio al decongestionamento dell'aeroporto nazionale di Ginevra e che l'aeroporto di Lausanne–La Blécherette non prevede, sul lungo periodo, di assolvere a una simile funzione, per non contare le limitazioni imposte a questo aerodromo dallo sviluppo degli insediamenti nelle aree ad esso adiacenti.

*Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Si prende atto di questa osservazione. Non ne derivano modifiche alla parte concettuale.

#### **3.16.6 Aeroporto regionale di Grenchen**

*Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di Soletta chiede condizioni quadro adeguate per poter mantenere la formazione di volo nell'aeroporto regionale di Grenchen; esse includono, in particolare, la sicurezza aerea.

*Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Le decisioni della parte concettuale relative agli aeroporti regionali lasciano spazio alla formazione di volo nell'aeroporto regionale di Grenchen. Il PSIA non regola, invece, aspetti finanziari, quali il finanziamento dei servizi della navigazione aerea.

**3.16.7 Aeroporto regionale di La Chaux-de-Fonds–Les Eplatures**

*Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di Neuchâtel e la città di La Chaux-de-Fonds chiedono che l'aeroporto regionale di La Chaux-de-Fonds–Les Eplatures possa essere riconosciuto dalla Confederazione come aerodromo per la formazione di volo.

*Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Il ruolo e lo sviluppo degli aeroporti regionali, entro i limiti fissati nelle decisioni della parte concettuale e delle schede di coordinamento, compete in primo luogo ai concessionari degli aeroporti.

**3.16.8 Aeroporto regionale di St. Gallen-Altenrhein**

*Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di San Gallo chiede che nelle spiegazioni alla decisione n. 4 (par. 4.2) sia mantenuta la possibilità di una regolamentazione tramite trattato internazionale. Anche il Land di Vorarlberg (con il sostegno del Ministero austriaco dei trasporti, dell'innovazione e della tecnologia) osserva che le affermazioni fatte nella parte concettuale in merito alla prevista concessione sono in contraddizione con i colloqui attualmente in corso per le modifiche del trattato internazionale, nel quale la Svizzera prospetta anche una rinuncia alla concessione. Il Cantone di Appenzello Esterno chiede, invece, che venga presto rilasciata una concessione.

*Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Le spiegazioni alla decisione n. 4 al paragrafo 4.2 vengono adeguate sulla base delle trattative ancora in corso con l'Austria.

**3.16.9 Aerodromo militare di Dübendorf**

*Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

I Comuni aeroportuali di Dübendorf, Wangen-Brüttisellen e Volketswil nonché singole organizzazioni (Forum Wangen-Brüttisellen, IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN) si oppongono al dislocamento dell'aviazione generale dall'aeroporto di Zurigo all'aerodromo di Dübendorf. Anche il Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) è contrario a un ulteriore utilizzo civile o militare dell'aerodromo militare di Dübendorf, fatta eccezione per un eliporto per le Forze aeree, la polizia e la Rega. Aviasuisse, il Komitee weltoffenes Zürich e un privato sono invece favorevoli alla riconversione degli aerodromi militari che non sono più necessari, come quello di Dübendorf.

*Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Di norma la parte concettuale non contiene decisioni relative ad aerodromi specifici. La decisione n. 9 al paragrafo 4.3, che corrisponde alla strategia di sviluppo dell'infrastruttura aeronautica illustrata al paragrafo 3.1, verrà adeguata dopo l'approvazione della scheda di coordinamento di Dübendorf.

### **3.16.10 Aerodromo militare di Emmen**

*Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di Lucerna chiede che con la couterenza a scopi civili dell'aerodromo militare non si superi il limite massimo attuale di 1000 movimenti di volo annui. Anche le operazioni di volo notturne dovrebbero essere mantenute al livello attuale.

*Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Si prende atto della richiesta. La parte concettuale non contiene decisioni relative ad aerodromi specifici.

### **3.16.11 Campo d'aviazione di Raron**

*Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Comune di Raron chiede di stralciare l'aerodromo di Raron dalla parte concettuale. Il Cantone del Vallese chiede di non considerare la richiesta del Comune di Raron di stralciare il campo d'aviazione di Raron.

*Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Già in passato il Comune di Raron aveva chiesto di stralciare il campo d'aviazione di Raron dalla parte concettuale e il Consiglio federale aveva respinto tale richiesta.

### **3.16.12 Campo d'aviazione di Locarno**

*Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

L'Associazione locarnese e bellinzonese per l'aeroporto cantonale fa notare che l'aerodromo di Locarno è dotato sia di segnalazione luminosa sia del servizio della navigazione aerea e che pertanto la tabella n. 4 deve essere completata di conseguenza. Rileva inoltre che nella parte concettuale non si fa alcun riferimento al potenziale di sviluppo dei singoli aerodromi; per l'aerodromo di Locarno tale potenziale deve rimanere invariato.

*Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

La tabella n. 4 viene completata come richiesto. Il potenziale di sviluppo dei singoli aerodromi viene stabilito indirettamente nelle schede di coordinamento attraverso la «zona esposta al rumore».

## **3.17 Aree d'atterraggio in montagna**

*Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Comune di Zermatt, AeCS, Mountain Wilderness e Air Zermatt chiedono di inserire le aree d'atterraggio in montagna nella parte concettuale del PSIA. Mountain Wilderness chiede inoltre che per le 40 aree d'atterraggio in montagna vengano stese le rispettive schede di coordinamento, contenenti condizioni di utilizzo specifiche. Il Cantone del Vallese chiede di essere consultato, insieme ai Comuni e alle imprese interessati, al momento della futura integrazione di queste aree d'atterraggio nella parte concettuale del PSIA. Il Cantone dei Grigioni vorrebbe mantenere l'attuale status quo per quanto concerne queste aree d'atterraggio; chiede inoltre che sia prevista la possibilità di spostare un'area d'atterraggio in montagna in una sede migliore.

*Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Dopo che il Tribunale federale ha accolto, con sentenza del 6 febbraio 2019, il ricorso del DATEC e ha confermato così la soppressione delle aree d'atterraggio in montagna di Rosenegg-West e di Gumm, vengono ora integrate nella parte concettuale, come richiesto, le

decisioni relative alle aree d'atterraggio in montagna adottate dal Consiglio federale il 21 ottobre 2015. Per quanto riguarda le schede di coordinamento, le suddette decisioni relative alle aree d'atterraggio in montagna non erano oggetto della procedura di audizione e di partecipazione. Poiché sono state integrate senza subire alcuna modifica del contenuto, non viene avviata un'audizione separata dei Comuni e delle imprese interessate. Tali decisioni ammettono la possibilità di spostare un'aera d'atterraggio in montagna, come richiesto dal Cantone dei Grigioni.

### **3.18 Servizi e impianti della navigazione aerea**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Skyguide constata che le affermazioni fatte al paragrafo 2.8.2 in merito alla navigazione satellitare non sono del tutto corrette. Chiede, inoltre, di integrare la decisione n. 12 al paragrafo 3.1 per precisare che i segnali radioelettrici degli impianti della navigazione aerea devono essere protetti da influssi negativi inammissibili, dal momento che tali segnali devono essere conformi ai requisiti dell'ICAO. Skyguide chiede, infine, di precisare il concetto di «centro di controllo regionale (ACC)» contenuto nelle spiegazioni alla decisione n. 1 al paragrafo 4.6.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Il contenuto del paragrafo 2.8.2 e il concetto di «centro di controllo regionale» vengono corretti.

La presenza di oggetti di grosse dimensioni nelle vicinanze degli impianti della navigazione aerea può interferire con i loro segnali. Per garantire il corretto funzionamento di tali impianti, che sono infrastrutture del traffico di importanza nazionale, i loro segnali devono, all'occorrenza, essere protetti; viene pertanto aggiunta una nuova decisione al paragrafo 4.6 («Impianti della navigazione aerea»).

### **3.19 Elaborazione e gestione della parte concettuale del PSIA**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

#### **Paragrafo 1.6 («Procedura ed effetti»)**

Diversi Comuni (groupement des communes de la rive droite du lac), diverse organizzazioni di residenti della regione di Ginevra (Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aïre-Le Lignon) e diversi privati (modello Ginevra) osservano che nel progetto della parte concettuale non si afferma chiaramente il carattere vincolante del PSIA per i diversi attori (autorità, concessionari, ecc.) e che pertanto tale aspetto deve essere espresso più chiaramente. Per evitare malintesi, inoltre, anche le spiegazioni dovrebbero avere lo stesso carattere vincolante delle decisioni (riportate in un campo di color azzurro).

Il Forum Wangen-Brüttsellen ritiene che le decisioni contenute nella parte concettuale del PSIA debbano essere formulate in modo più vincolante e che si debbano prevedere sanzioni in caso di un loro mancato rispetto.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Il carattere vincolante del PSIA per le autorità è espresso al paragrafo 1.2.2. Le spiegazioni delle decisioni, dal canto loro, servono semplicemente alla migliore comprensione e alla corretta interpretazione di queste ultime; come tali non possono avere lo stesso carattere vincolante delle decisioni stesse. Le decisioni della parte concettuale sono vincolanti unicamente per le autorità e non costituiscono un atto normativo, motivo per cui la parte concettuale non può prevedere nessun genere di sanzione.

### **Paragrafo 3.3 («Coordinamento con le esigenze di utilizzo del territorio»)**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

I Cantoni di Zurigo e di San Gallo osservano che per l'elaborazione del piano settoriale la Confederazione deve tener conto della pianificazione direttrice cantonale (conformemente all'art. 17 cpv. 1 OPT) e chiedono di integrare di conseguenza la decisione n. 1.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Il principio dell'influenza reciproca nella pianificazione territoriale è già sancito nella normativa, tuttavia è bene ribadirlo, per maggiore chiarezza, anche nelle decisioni della parte concettuale del PSIA. Viene quindi accolta la richiesta e vengono integrate di conseguenza la decisione n. 1 e la relativa spiegazione.

### **Paragrafo 5.1 («Obbligo di elaborare un piano settoriale»)**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di Zurigo ritiene discutibile il fatto di definire tutti i principi della parte concettuale come dati acquisiti (conformemente all'art. 15 OPT) (cfr. decisione n. 1). Per poter essere considerati dati acquisiti, infatti, mancano della concretezza e del riferimento territoriale necessari, che si possono avere unicamente nelle schede di coordinamento.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

La suddivisione in dati acquisiti, risultati intermedi e informazioni preliminari richiede un riferimento territoriale. Ad eccezione dei principi relativi alle reti illustrati nel paragrafo 4 («Tipi di impianto e aree d'atterraggio in montagna»), alle altre decisioni (principi) della parte concettuale del PSIA manca questo riferimento territoriale. Le spiegazioni alla decisione n. 1 al paragrafo 5.1 e il testo del paragrafo 1.2.2 vengono modificati di conseguenza.

### **Paragrafo 5.2 («Processo di coordinamento»)**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di Turgovia chiede che la cerchia dei Cantoni interessati non venga definita in modo troppo restrittivo (cfr. decisione n. 1) e di venire consultato in tempo. Il Cantone di Argovia chiede che nella decisione n. 2 venga aggiunto anche il coordinamento con i piani direttori cantonali. I Cantoni di Argovia e di Zurigo chiedono inoltre di stralciare la decisione n. 3 (rinuncia al processo di coordinamento in casi eccezionali).

Numerosi Comuni (Allschwil, Dübendorf, Küssnacht, Volketswil, Wangen-Brüttisellen, Zollikon) e partiti locali (PPD Allschwil-Schönenbuch, Forum Wangen-Brüttisellen, PS Fällanden), diverse organizzazioni (IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN, HEV Dübendorf & Oberes Glattal) e diversi privati (cfr. modelli 8, 10A, 34/35) chiedono, riferendosi al paragrafo 1.6, che i Comuni vengano coinvolti in ogni caso nel processo di coordinamento.

PS Svizzera, i Verdi Svizzera e singole associazioni di tutela (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) chiedono che vengano coinvolti nel processo di coordinamento del PSIA anche i gruppi di interesse e le associazioni di tutela.

L'aeroporto di Ginevra e l'associazione «Association en faveur de l'aéroport de Genève» sono invece contrari al coinvolgimento di organizzazioni private e di gruppi di interesse nel processo di coordinamento, in quanto ciò allungherebbe e bloccherebbe tale processo; sarebbe, inoltre, difficile decidere quali organizzazioni ammettere. Ritengono comunque ipotizzabile la consultazione di una cerchia più ampia di soggetti durante il processo di coordinamento. L'Aeroporto di Ginevra osserva che adeguare (prematamente) altri strumenti di pianificazione (piano direttore cantonale, piano di utilizzazione) sulla base del verbale di

coordinamento sia giusto ma al contempo problematico, dal momento che tale verbale non rappresenta l'esito finale giuridicamente vincolante del processo PSIA.

Numerose organizzazioni e associazioni del settore aeronautico ed economico (FST, Tourismus-Verband, aeroporti di Zurigo e di Ginevra, skyguide, economiesuisse, Zürcher Bankenverband, Komitee weltoffenes Zürich, Zürich Tourismus / Zürcher Hoteliers, Pro Flughafen, Aerosuisse, SIAA, Aviasuisse) e UDC Svizzera chiedono, vista la lunga procedura per la scheda di coordinamento di Zurigo, di ridurre i tempi o di limitare la durata del processo PSIA a un massimo di quattro anni.

I Verdi Svizzera, i Verdi Basilea Campagna e singole associazioni di tutela (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen) chiedono che il verbale di coordinamento PSIA venga pubblicato.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

I Cantoni vengono sempre coinvolti direttamente nel processo di coordinamento PSIA. Anche i Comuni sono, di norma, invitati a partecipare; eventualmente, per ragioni logistiche eccezionali, anche indirettamente. È una prassi rivelatasi valida nel tempo. Il coordinamento con i piani direttori cantonali chiesto dal Cantone di Argovia (cfr. decisione n. 2) è citato già nel paragrafo 3.3 («Coordinamento con le esigenze di utilizzo del territorio») e non si ritiene pertanto necessario precisarlo anche nella decisione n. 2. Si può rinunciare, in via eccezionale, al processo di coordinamento (cfr. decisione n. 3) solo d'intesa con i Cantoni; la decisione n. 3 viene adeguata di conseguenza.

Il processo di coordinamento serve alle autorità coinvolte per chiarirsi sugli obiettivi e sulle condizioni quadro validi per l'aerodromo in questione. Viene pertanto respinta la richiesta di allargare la cerchia dei soggetti coinvolti, tanto più che sarebbe difficile fare una scelta equilibrata tra i vari gruppi di interesse (associazioni di tutela, economia, turismo, ecc.). Se necessario, tuttavia, i gruppi di interesse possono essere informati di prima mano sullo stadio e sui risultati del processo di coordinamento.

L'obiezione dell'aeroporto di Ginevra riguardo all'adeguamento di ulteriori strumenti di pianificazione sulla base del protocollo di coordinamento è corretta. Il testo della decisione n. 2 al paragrafo 5.2 e le relative spiegazioni vengono quindi attenuati di conseguenza, così da escludere un obbligo di modificare altri strumenti di pianificazione sulla base del verbale di coordinamento.

Per quanto riguarda la durata della procedura si applicano, da una parte, le disposizioni di legge vigenti (legge sulla pianificazione del territorio per il piano settoriale e legge sulla navigazione aerea per l'approvazione dei piani); dall'altra, nel caso del piano settoriale la durata della procedura è dettata anche dall'esigenza di dare all'esercente dell'aerodromo la possibilità di valutare opportunità e rischi dei suoi progetti edili o di esercizio per l'aerodromo. Non sembra quindi appropriata la richiesta di definire un limite massimo per la durata della procedura.

Il verbale di coordinamento PSIA costituisce un documento interno per le autorità e serve all'elaborazione delle schede di coordinamento. Non è giuridicamente vincolante e viene trasmesso alle parti interessate che lo richiedono. Dato l'interesse generalmente limitato dell'opinione pubblica per questo documento, esso non viene di norma pubblicato.

#### **Paragrafo 5.3 («Procedura del piano settoriale»)**

##### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di Zugo chiede di cancellare l'intero paragrafo 5.3 dal momento che la procedura del piano settoriale è già disciplinata in modo esaustivo nella legge e nell'ordinanza sulla pianificazione del territorio. Per la stessa ragione (art. 19 OPT) il Cantone di Zurigo



chiede di stralciare la decisione n. 2 al paragrafo 5.3. Il Cantone di Ginevra è favorevole a una procedura semplificata per l'adeguamento del PSIA, ma ritiene indispensabile il coinvolgimento dei Cantoni.

Anche i Verdi Svizzera, diverse organizzazioni di residenti della regione di Ginevra (Association Le Signal, Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aïre-Le Lignon) e privati (modello Ginevra) chiedono che venga avviata una procedura di partecipazione pubblica anche per modifiche marginali al PSIA.

Singole associazioni di tutela (SSF, Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs, Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein) chiedono che la pubblicazione contemporanea della scheda di coordinamento PSIA e della domanda di approvazione (cfr. decisione n. 4) avvenga solo in casi eccezionali.

L'aeroporto di Ginevra osserva che la pubblicazione contemporanea del PSIA e del piano direttore cantonale (cfr. decisione n. 5) è di fatto difficilmente realizzabile (allineamento dei calendari). Si rifiuta l'idea che organizzazioni o gruppi di interesse privati possano richiedere modifiche al PSIA. PS Svizzera e i Verdi Svizzera chiedono, al contrario, che anche terzi (gruppi di interesse) possano chiedere modifiche al PSIA.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

È corretta l'affermazione secondo cui la legge e l'ordinanza sulla pianificazione del territorio fissano le condizioni quadro della procedura del piano settoriale, tuttavia esse possono essere precisate nei piani settoriali stessi. Nella prassi attuale si rinuncia, in determinati casi, alla procedura di partecipazione, ma ciò avviene solo per modifiche di ordine minore, e d'intesa con i Cantoni interessati, per evitare perdite di tempo inutili. Oggi, come per il futuro, la pubblicazione contemporanea delle schede di coordinamento PSIA e della documentazione relativa alla domanda di approvazione dei piani rappresenta un'eccezione. Si prende atto dell'osservazione dell'aeroporto di Ginevra in merito alla decisione n. 5. L'autorità preposta alla pianificazione è tenuta a valutare qualsiasi proposta di modifica del PSIA, indipendentemente dal soggetto che la presenta, ma ciò non implica alcun diritto all'accoglimento delle modifiche proposte.

### **3.20 Controllo dell'esecuzione e rendiconto sul PSIA**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

La FSU ritiene che un rendiconto regolare sia imprescindibile per l'attuazione di una strategia territoriale e che l'avervi rinunciato finora rappresenti una grave mancanza.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Questa opinione è ampiamente condivisa. Non ne consegue alcuna modifica alla parte concettuale.

### **3.21 Sicurezza (safety) / Incidenti**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone di Zurigo osserva, in relazione alla decisione n. 3 al paragrafo 3.1, che in linea di massima non si possono sottrarre le misure di sicurezza a una ponderazione degli interessi o che tali misure non devono godere della priorità assoluta rispetto ad altri interessi di tutela. Anche in caso di una comprovata necessità di sicurezza (safety), inoltre, occorre rispettare l'obbligo di coordinamento previsto dalla legge, perché le diverse pianificazioni devono essere coordinate tra loro (cfr. par. 5.2, decisione n. 3).

I Cantoni di Basilea Città e di Basilea Campagna chiedono che la parte concettuale del PSIA obblighi i concessionari degli aeroporti nazionali a effettuare periodicamente un'analisi dei rischi (in particolare dei «3rd party risks»), al fine di evitare gli incidenti aerei. I Verdi di Basilea Campagna chiedono che il processo PSIA comprenda un'analisi dei rischi e che le schede di coordinamento contengano carte dei rischi (danni a terzi).

L'Aero-Club Svizzero osserva, in merito alla decisione n. 3 al paragrafo 3.1, che il rispetto delle norme internazionali può essere preteso solo per gli aeroporti nazionali, ma non per i campi d'aviazione. L'ASA e l'aeroporto di Berna chiedono alla Confederazione di rappresentare con determinazione gli interessi particolari degli esercenti d'aerodromo svizzeri in seno alle organizzazioni aeronautiche internazionali ICAO/EASA, visto il caso speciale rappresentato dalla Svizzera, e di sfruttare completamente a favore del settore aeronautico svizzero il margine di discrezionalità ancora esistente.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Considerato il fatto che il livello di sicurezza necessario può essere raggiunto, di norma, attraverso soluzioni di varia natura (ad es. riduzione del traffico), si condivide l'opinione secondo cui la sicurezza non abbia la priorità assoluta. Gli aspetti relativi alla sicurezza ricoprono indubbiamente un'importanza elevata, ma non possono essere completamente sottratti a una ponderazione degli interessi. La decisione n. 2 al paragrafo 3.1 viene adeguata di conseguenza.

Come descritto nelle spiegazioni alla decisione n. 1 al paragrafo 3.3, nel quadro del processo di coordinamento PSIA può essere analizzato, all'occorrenza, il rischio intorno agli aerodromi e possono essere realizzate apposite carte del rischio di caduta di aerei. Non si ritiene, invece, opportuno introdurre un obbligo in tal senso per gli aeroporti nazionali nelle decisioni del PSIA. Finora simili chiarimenti sono stati fatti nell'ambito della procedura di approvazione. Se, da una parte, negli aeroporti nazionali l'entità dei danni è maggiore a causa delle grandi dimensioni degli aerei e dell'elevata densità di popolazione nei centri abitati, la probabilità che si verifichino incidenti è, dall'altra, notoriamente inferiore per i voli di linea e charter che non per l'aviazione generale.

Per quanto riguarda l'applicabilità delle norme internazionali, si rileva che i contenuti dell'ICAO Annex 14 valgono per tutti gli aerodromi, quindi anche per i campi d'aviazione. Si prende atto della richiesta di rappresentare adeguatamente gli interessi della Svizzera in seno alle organizzazioni aeronautiche internazionali ICAO/EASA, ma ciò non rientra tra i temi del PSIA.

## **3.22 Finanziamento dell'infrastruttura aeronautica**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Il Cantone Ticino, il Cantone di Neuchâtel e la città di La Chaux-de-Fonds osservano che bisogna superare l'attuale incertezza relativa al finanziamento dei servizi della navigazione aerea per gli aeroporti regionali e che serve una soluzione ragionevole a livello federale.

Skyguide chiede di sostenere i servizi della navigazione aerea attraverso il finanziamento speciale per il traffico aereo per permettere l'adozione di misure necessarie al raggiungimento degli obiettivi di prestazione e di capacità vincolanti per gli aeroporti nazionali.

L'«Association des usagers de l'aéroport de Sion» chiede che negli aerodromi regionali i servizi della navigazione aerea vengano sostenuti maggiormente con i fondi del finanziamento speciale per il traffico aereo.

L'aeroporto di Berna valuta positivamente i requisiti per l'equipaggiamento aeroportuale fissati nella parte concettuale e si aspetta che le questioni di finanziamento (servizi della navi-

gazione) vengano regolate tenendone opportunamente conto. L'aerodromo di Dübendorf AG osserva che le decisioni del PSIA hanno un impatto sugli esercenti degli aerodromi, ma che mancano dichiarazioni in merito al finanziamento: occorre quindi che la parte concettuale del PSIA indichi gli effetti delle decisioni in essa contenute sulla sostenibilità economica per gli aerodromi e sull'autonomia finanziaria degli stessi. L'ASA condivide questa richiesta.

La Vereinigung gegen Fluglärm chiede che i costi legati alla sicurezza degli aeroporti nazionali siano finanziati dai passeggeri.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Il finanziamento dei servizi della navigazione aerea negli aeroporti regionali non rientra tra i temi del PSIA e viene regolato nel progetto dell'UFAC sul futuro dei servizi della navigazione aerea negli aerodromi regionali («Zukunft der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen»). Nemmeno il finanziamento speciale del traffico aereo rientra tra i temi affrontati dal PSIA.

È indubbio che le decisioni del PSIA abbiano un impatto sugli esercenti degli aerodromi; tuttavia i piani settoriali, come il PSIA, sono strumenti di pianificazione e in quanto tali non affrontano, in generale, questioni relative al finanziamento, alla sostenibilità economica e all'autonomia finanziaria. La decisione n. 3 al paragrafo 3.1 afferma che il finanziamento degli aerodromi compete a terzi.

### **3.23 Droni**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

I Cantoni di Basilea Città e di Ginevra chiedono di rivolgere maggiore attenzione al tema dei droni (sviluppi, regolamentazione, ecc.).

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

Il tema dei droni acquisterà sicuramente ancora più importanza, tuttavia al momento gli effetti sull'infrastruttura aeronautica non sono ancora chiari. Anche se non vi è quindi alcun bisogno di intervento specifico da sottolineare nelle decisioni della parte concettuale, il tema deve comunque essere affrontato nel paragrafo 2.10 (Ambiti di intervento prioritari del PSIA), vista la sua attualità e rilevanza. Inoltre, l'argomento dovrà eventualmente essere preso in considerazione in occasione di una futura revisione della parte concettuale del PSIA.

### **3.24 Impianti eolici**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

Suisse éole chiede che nel paragrafo 1.3.3 («Altre basi giuridiche rilevanti») venga citata anche la legge federale sull'energia e che al paragrafo 2.8.2 («Navigazione») si segnalino i limiti di tolleranza dei nuovi impianti della navigazione aerea rispetto alle turbine eoliche. Inoltre, in caso di modifica delle rotte aeree l'aviazione civile deve tener conto delle aree con impianti eolici riportate nei piani direttori cantonali e gli impianti aeronautici nonché le zone con limitazione degli ostacoli devono essere collocati in altre aree precluse agli impianti eolici. La liberalizzazione dei requisiti per i nuovi eliporti potrebbe portare a nuovi conflitti con i parchi eolici, il che richiede un coordinamento. Infine, i progetti per parchi eolici devono essere considerati più importanti dei campi d'aviazione riservati al traffico aereo da diporto, visto il loro interesse nazionale (cfr. art. 12 cpv. 1 della legge sull'energia).

Il Cantone di Vaud rileva che la pianificazione di nuovi impianti eolici è in parte in conflitto con gli impianti della navigazione aerea e che la promozione delle energie rinnovabili deve

essere coordinata con la costruzione e l'esercizio delle infrastrutture aeronautiche. I paragrafi 1.3.3, 1.4 e 3.4 devono essere integrati di conseguenza.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

La legge sull'energia riguarda solo marginalmente l'infrastruttura aeronautica, cosicché nel testo non ne viene fatta menzione. Durante la pianificazione di impianti eolici gli interessi della Confederazione vengono considerati essenzialmente secondo quanto definito nella «Concezione energia eolica», attualmente in revisione. Durante la fase di pianificazione la Confederazione provvede al coordinamento tra gli interessi dell'aviazione civile e quelli del settore eolico sia, da una parte, nell'ambito dell'esame preliminare e dell'approvazione dei piani direttori cantonali condotti dall'ARE sia, dall'altra, durante la stesura delle schede di coordinamento PSIA guidata dall'UFAC. Oltre a ciò la Confederazione gestisce uno sportello unico («guichet unique») a disposizione di progettisti, Cantoni e Comuni per qualsiasi problema o informazione riguardo all'eolico. Il coordinamento necessario a causa di possibili conflitti tra l'aviazione civile e il settore eolico è quindi già in atto e non vi è alcuna necessità specifica di intervento in materia di eolico da considerare nella parte concettuale del PSIA.

### **3.25 Singoli temi vari**

#### *Richieste emerse dalla procedura di audizione e di partecipazione*

1. Skyguide chiede che nella parte concettuale del PSIA vengano considerate anche le aree d'atterraggio esterne con procedure di volo strumentale (come quelle di ospedali e infrastrutture militari).
2. Il PS Svizzera e l'USS chiedono che le condizioni di lavoro nel settore dell'aviazione vengano allineate, anche ai fini della sicurezza (safety), a quelle in vigore nel settore del trasporto pubblico terrestre (contratti collettivi di lavoro).
3. Il PS Svizzera e il Forum Wangen-Brüttisellen chiedono trasparenza sul traffico aereo militare.
4. La FSU chiede di inserire la politica aeronautica svizzera nel contesto europeo (cfr. cap. 2).
5. L'Association Le Signal, alcune associazioni di residenti della regione di Ginevra (Association des intérêts de Vernier-Village, ADMF, Association des intérêts d'Aire-Le Lignon) e diversi privati (modello Ginevra) chiedono di mettere a confronto i vantaggi dell'aumento di traffico aereo previsto con i costi ad esso conseguenti (costi sanitari, perdita di valore dei terreni, problemi di concentrazione degli scolari, ecc.) e di fare una ponderazione.

#### *Considerazioni e conseguenti modifiche alla parte concettuale*

1. L'infrastruttura aeronautica comprende gli aerodromi e gli impianti della navigazione aerea; le aree d'atterraggio esterne non ne fanno parte e quindi non sono contenute nel PSIA.
2. Né le condizioni di lavoro nel settore dell'aviazione né l'aviazione militare rientrano tra i temi del PSIA.
3. Il traffico aereo militare non viene trattato nel PSIA bensì nel Piano settoriale militare.
4. La Svizzera (come altri Paesi) è autonoma nella pianificazione territoriale degli aerodromi, contrariamente a quanto avviene per le questioni tecniche e operative del settore aeronautico, per le quali valgono norme internazionali. Un inserimento nel contesto europeo andrebbe quindi oltre i limiti previsti del PSIA.

5. Il PSIA non è uno studio scientifico, ma uno strumento di pianificazione. Sebbene possa basarsi su studi e documentazione di natura scientifica, in esso non vengono effettuate indagini scientifiche.



## **Allegati**

- 1 Elenco dei pareri pervenuti nell'ambito della procedura di audizione e di partecipazione**
- 2 Sintesi delle obiezioni e delle richieste formulate nell'ambito della procedura di audizione e di partecipazione**





## Allegato 1

### Elenco dei pareri pervenuti nell'ambito della procedura di audizione e di partecipazione

#### 1 Cantoni

• Cantone di Zurigo, Regierungsrat	31.10.2018
• Cantone di Berna, Regierungsrat	19.09.2018
• Cantone di Lucerna, Bau, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement	15.10.2018
• Cantone di Uri, Landammann und Regierungsrat	05.10.2018
• Cantone di Svitto, Regierungsrat	23.10.2018
• Cantone di Obvaldo, Bau- und Raumentwicklungsdepartement BRD	24.10.2018
• Cantone di Nidvaldo, Landammann und Regierungsrat	23.10.2018
• Cantone di Glarona, Regierungsrat	23.10.2018
• Cantone di Zugo, Baudirektion	18.10.2018
• Cantone di Friburgo, Conseil d'État	30.10.2018
• Cantone di Soletta, Regierungsrat	22.10.2018
• Cantone di Basilea Città, Regierungsrat	17.10.2018
• Cantone di Basilea Campagna, Bau- und Umweltschutzdirektion	17.10.2018
• Cantone di Sciaffusa, Regierungsrat	23.10.2018
• Cantone di Appenzello Esterno, Departement Bau und Volkswirtschaft	28.09.2018
• Cantone di Appenzello Interno, Landammann und Standeskommission	17.08.2018
• Cantone di San Gallo, Regierungsrat	26.10.2018
• Cantone dei Grigioni, Regierungsrat	16.10.2018
• Cantone di Argovia, Regierungsrat	24.10.2018
• Cantone di Turgovia, Regierungsrat	23.10.2018
• Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del territorio	04.09.2018
• Repubblica e Cantone Ticino, Consiglio di Stato	24.10.2018
• Cantone di Vaud, Conseil d'État	10.10.2018
• Cantone del Vallese, Conseil d'État	29.10.2018
• Cantone di Neuchâtel, Conseil d'État	24.10.2018
• Repubblica e Cantone di Ginevra, Conseil d'État	17.10.2018
• Repubblica e Cantone del Giura, Gouvernement	23.10.2018

#### 2 Estero

##### Francia

• Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève (AFRAG)	27.09.2018
• Thonon agglomération (lettera standard ATCR-AIG con integrazione)	27.09.2018
• Commune de Divonne-les-Bains (lettera standard ATCR-AIG)	11.09.2018
• Commune de Cessy (lettera standard ATCR-AIG)	18.09.2018
• Commune de Chens sur Léman (lettera standard ATCR-AIG)	24.09.2018
• Commune de Ferney-Voltaire (lettera standard ATCR-AIG)	20.09.2018
• Commune de Nernier (lettera standard ATCR-AIG)	24.09.2018
• Commune de Ornex (lettera standard ATCR-AIG)	27.09.2018
• Commune de Prévessin-Moëns (lettera standard ATCR-AIG)	27.09.2018
• Commune de Saint-Genis-Pouilly (lettera standard ATCR-AIG con integrazione)	11.09.2018
• Commune de Sauverny (lettera standard ATCR-AIG)	26.09.2018

- Commune de Sciez (lettera standard ATCR-AIG) 25.09.2018
- Commune de Versonnex (lettera standard ATCR-AIG) 17.09.2018
- Commune d'Yvoire (lettera standard ATCR-AIG) 01.10.2018

#### **Germania**

- Baden-Württemberg, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau 29.10.2018
- Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat 13.07.2018
- Landkreise Konstanz, Lörrach, Schwarzwald-Baar, Waldshut 24.08.2018
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee 06.11.2018

#### **Austria**

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) 25.10.2018
- Amt der Vorarlberger Landesregierung 25.10.2018

#### **Italia**

- Provincia autonoma di Bolzano-Alto Adige, Agenzia provinciale per l'ambiente 26.10.2018

### **3 Comuni**

#### **Cantone di Argovia**

- Wettingen, Gemeinderat 30.08.2016

#### **Cantone di Ginevra**

- Aire-la-Ville, Mairie (lettera standard ATCR) 21.09.2018
- Avully, Mairie (lettera standard ATCR-AIG) 19.09.2018
- Avusy, Mairie (lettera standard ATCR-AIG) 21.09.2018
- Bardonnex, Mairie (lettera standard ATCR-AIG) 20.09.2018
- Bellevue, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Ville de Carouge, Conseil administratif (lettera standard ATCR-AIG) 18.09.2018
- Cartigny, Mairie (lettera standard ATCR-AIG) 24.09.2018
- Céligny, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Chancy, Municipalité (lettera standard ATCR-AIG) 18.09.2018
- Choulex, Mairie (lettera standard ATCR-AIG) 27.09.2018
- Collex-Bossy, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Cologny, Conseil administratif (lettera standard ATCR-AIG) 27.09.2018
- Confignon, Mairie (lettera standard ATCR-AIG) 27.09.2018
- Dardagny, Mairie (lettera standard ATCR-AIG) 10.09.2018
- Ville de Genève, Conseil administratif (lettera standard ATCR-AIG) 25.09.2018
- Genthod, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Le Grand-Saconnex, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Gy, Mairie (lettera standard ATCR-AIG) 26.09.2018
- Hermance, Mairie (lettera standard ATCR-AIG) 25.09.2018
- Jussy, Mairie 25.10.2018
- Laconnex, Municipalité (lettera standard ATCR-AIG) 24.09.2018
- Meinier, Mairie (lettera standard ATCR-AIG) 24.09.2018
- Ville de Meyrin, Urbanisme, travaux publics et énergie (lettera standard ATCR-AIG) 18.09.2018
- Perly-Certoux, Conseil administratif (lettera standard ATCR-AIG) 26.09.2018
- Pregny-Chambésy, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018

- Presinge, Mairie (lettera standard ATCR-AIG) 25.09.2018
- Puplinge, Conseil communal (lettera standard ATCR-AIG) 28.09.2018
- Russin, Mairie (lettera standard ATCR-AIG) 18.09.2018
- Satigny, Conseil administratif (lettera standard ATCR-AIG) 18.09.2018
- Soral, Mairie (lettera standard ATCR-AIG) 26.09.2018
- Troinex, Mairie (lettera standard ATCR-AIG) 27.09.2018
- Vandœuvres, Mairie 26.09.2018
- Versoix, Groupement des communes de la rive droite du lac 27.09.2018
- Vernier, Secrétariat général (lettera standard ATCR-AIG) 10.09.2018
- Veyrier, Mairie (lettera standard ATCR-AIG) 28.09.2018

#### **Cantone di Basilea Campagna**

- Allschwil, Gemeinderat 14.09.2018
- Arlesheim (Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, avvocato) 28.09.2018
- Binningen (Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, avvocato) 28.09.2018
- Bottmingen (Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, avvocato) 28.09.2018
- Schönenbuch (Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, avvocato) 28.09.2018

#### **Cantone di Neuchâtel**

- La Chaux-de-Fonds, Conseil communal 13.09.2018

#### **Cantone di Turgovia**

- Felben-Wellhausen, Gemeinderat 04.09.2018

#### **Cantone del Vallese**

- Raron, Einwohnergemeinde 03.09.2018
- Zermatt, Einwohnergemeinde 11.10.2018

#### **Cantone di Vaud**

- Commugny, Municipalité (lettera standard ATCR-AIG) 27.09.2018
- Coppet, Municipalité (lettera standard ATCR-AIG) 26.09.2018
- Eysins, Municipalité (lettera standard ATCR-AIG) 20.09.2018
- Mies, Municipalité (lettera standard ATCR-AIG) 25.09.2018
- Tannay, Mairie (lettera standard ATCR-AIG) 25.09.2018

#### **Cantone di Zurigo**

- Bachs, Gemeinderat 31.08.2018
- Bassersdorf, Gemeinderat 28.08.2018
- Stadt Bülach, Ausschuss Bau und Infrastruktur 03.09.2018
- Egg, Gemeinderat (lettera standard) 30.08.2018
- Erlenbach, Gemeinderat (lettera standard) 27.08.2018
- Stadt Dübendorf, Stadtrat 23.08.2018
- Fällanden, Gemeinderat (lettera standard) 21.08.2018
- Glattfelden, Gemeinderat 20.08.2018
- Herrliberg, Gemeinderat (lettera standard) 21.08.2018
- Küsnacht, Gemeinderat 29.08.2018
- Meilen, Gemeinderat (lettera standard) 27.08.2018
- Maur, Gemeinderat (lettera standard) 22.08.2018
- Niederglatt, Gemeinderat 31.08.2018
- Stäfa, Gemeinderat (lettera standard) 24.08.2018

- Uetikon am See, Centrale Dienste 31.08.2018
- Volketswil, Gemeinderat 24.08.2018
- Wallisellen, Gemeinderat 28.08.2018
- Wangen-Brüttisellen, Gemeinderat 20.08.2018
- Wila, Gemeinderat 03.09.2018
- Stadt Winterthur, Stadtrat 05.09.2018
- Zell, Gemeinderat 29.08.2018
- Zollikon, Gemeinderat  
(Dr. Oliver Bucher, avvocato; Baur Hürlimann AG) (lettera standard) 31.08.2018
- Zumikon, Gemeinderat (lettera standard) 24.08.2018
  
- Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) 23.08.2018

#### 4 Settore aeronautico

- Aero Club Svizzero (AeCS) 28.09.2018
- Aerosuisse 28.09.2018
- AOPA Switzerland, Aircraft Owners and Pilots Association 13.09.2018
- Association des usagers de l'aéroport de Sion 04.09.2018
- Association en faveur de l'aéroport de Genève 03.09.2018
- Associazione locarnese e bellinzonese per l'aeroporto cantonale (alba) 07.09.2018
- Air Zermatt 17.10.2018
- Bern Airport 03.09.2018
- Aerodromo di Dübendorf 30.08.2018
- Aeroporto di Zurigo AG 03.09.2018
- Aeroporto di Ginevra 24.08.2018
- Interessengemeinschaft (IG) Ostschweizer Luftfahrt IGOL 03.09.2018
- Pro Flughafen 30.08.2018
- skyguide (swiss air navigation services ltd) 18.09.2018
- SIAA (Swiss International Airports Association) 28.09.2018
- Swiss International Air Lines AG 04.09.2018
- Aviasuisse (Associazione per l'aviazione svizzera) 27.08.2018
- Associazione svizzera degli aerodromi (ASA) 29.09.2018

#### 5 Economia / Imprese

- Centre Patronal, Au service des entreprises 28.09.2018
- economiesuisse, Federazione delle imprese svizzere 28.09.2018
- Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM) 28.09.2018
- Unione sindacale svizzera (USS) 27.09.2018
- Zürcher Bankenverband 30.08.2018
- MLT AG (lettera standard)
- New Energy Scout GmbH 27.08.2018
- Railgate AG (lettera standard con integrazione)

## 6 Partiti politici

### Nazionali

- PLR (I Liberali), Segreteria generale 25.09.2018
- UDC (Unione democratica di centro), Segreteria generale 26.09.2018
- PS (Partito socialista) Svizzera, Segreteria centrale 27.09.2018
- I Verdi Les Verts, Segreteria generale 28.09.2018

### Cantionali / locali

- I Verdi, Basilea Campagna 27.09.2018
- PPD (Partito popolare democratico), Allschwil-Schönenbuch 25.09.2018
- PLR (I Liberali), Allschwil Schönenbuch 26.09.2018
- PS (Partito socialista) Fällanden (lettera standard) 02.09.2018
- Forum Wangen-Brüttsellen (lettera standard con integrazione) 02.09.2018
- Bürgerforum Küssnacht 27.08.2018

## 7 Associazioni di tutela e organizzazioni ambientaliste

### Nazionali

- Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute (COTAS) 26.09.2018
- Conferenza dei delegati della protezione della natura e del paesaggio (CDPNP) 03.09.2018
- Lega svizzera contro il rumore (Lärmliga Schweiz) 28.09.2018
- mountain wilderness 03.09.2018
- Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen (SSF) 26.09.2018
- Fondazione svizzera per l'energia FSE 28.09.2018
- Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio sl-fp 18.09.2018
- Associazione traffico e ambiente ATA 26.09.2018
- WWF Svizzera 28.09.2018

### Regionali / locali

- Association de Défense du quartier Molard-Fayards à Versoix (ADMF) 27.09.2018
- Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQ) 26.09.2018
- Association des intérêts d'Aire-Le Lignon 25.09.2018
- Association des intérêts de Vernier-Village A.I.V.V. 24.09.2018
- Association « Le Signal » 31.08.2018
- ATCR-AIG (Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport international de Genève) 05.09.2018
- Bürgerinitiative für solidarische Fluglärmverteilung, Fluglärmsolidarität 04.09.2018
- Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE) 25.09.2018
- Dachverband Fluglärmschutz 21.09.2018
- Genossenschaft Naturfreunde – Zeltplatz am Greifensee (lettera standard) 31.08.2018
- IG Nord, c/o Gemeinde Höri (Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, avvocato) 03.09.2018
- IG Zivillflugplatz Dübendorf NEIN 01.09.2018
- Interessengemeinschaft (IG) pro Zürich 12 03.09.2018
- Region Ost 31.08.2018
- Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein 04.09.2018
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen 21.09.2018

- Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs 04.09.2018
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen 28.09.2018
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich 29.08.2018
- Stiftung gegen den Fluglärm 03.09.2018
- Verein Flugschneise Süd-NEIN 03.09.2018
- Vereinigung gegen Fluglärm 28.09.2018

## 8 Altre associazioni e organizzazioni

- Federazione svizzera degli urbanisti (FSU) 28.09.2018
- HEV (Associazione svizzera dei proprietari immobiliari)  
Dübendorf & Oberes Glattal (lettera standard) 04.09.2018
- Komitee «Weltoffenes Zürich» 27.08.2018
- Unione delle città svizzere 27.09.2018
- Federazione svizzera del turismo (FST) 28.09.09.2018
- suisse éole, gemeinsam für windenergie 04.09.2018
- Zürich Tourismus / Zürcher Hoteliers ZHV 19.09.2018

## 9 Popolazione

Parere inviato tramite modello prestampato:

- Lettera di adesione al parere dell'associazione Verein Flugschneise  
Süd-NEIN (VFSN) 5199
- Modello 8 (presentato principalmente dagli abitanti del Comune di Küsnacht) 60
- Modello 9 (presentato per circa il 75 % dagli abitanti del Comune di Zumikon,  
per il resto dagli abitanti dei Comuni di Forch, Maur, Uetikon etc.) 295
- Modello 10A (completamento della decisione n. 5 al par. 4.4; presentato  
principalmente dagli abitanti dei Comuni di Dübendorf e di Volketswil) 166
- Modello 10B (stralcio della decisione n. 5 al par. 4.4; presentato principalmente  
dagli abitanti del Comune di Wangen-Brüttisellen) 126
- Modello 23/24 (presentato per circa il 70 % dagli abitanti del Comune di Zumikon,  
il resto dagli abitanti del Comune di Forch, ecc) 121
- Modello 34/35 (presentato dagli abitanti dei Comuni di Dübendorf,  
Volketswil e Wangen-Brüttisellen per circa un terzo ciascuno) 184
- Modello Ginevra 10

Singoli privati: 19

**Totale (pareri singoli e pareri presentati tramite modello prestampato) 6180**

## 10 Numero dei pareri pervenuti

- Cantoni  
(ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG,  
TG, TI [2], VD, VS, NE, GE, JU) 27
- Francia (organizzazioni, Comuni) 14
- Germania (Baden-Württemberg, circondari) 4
- Austria (Bundesministerium, Landesregierung Vorarlberg) 2
- Comuni ZH 23
- Comuni BL 5
- Comuni AG 1
- Comuni TG 1

• Comuni VD	5
• Comuni VS 2	
• Comuni NE 1	
• Comuni GE 35	
• Regioni di pianificazione (CH)	1
• Settore aeronautico	18
• Economia / imprese	8
• Partiti politici	10
• Associazioni di tutela e organizzazioni ambientaliste	31
• Altre associazioni e organizzazioni	7
• Pareri tramite modello prestampato	6161
• Singoli privati:	19
<b>Totale</b>	<b>6375</b>





## Allegato 2

### Sintesi delle obiezioni e delle richieste formulate nell'ambito della procedura di audizione e di partecipazione

Avvertenza:

Nell'ambito della procedura di partecipazione pubblica sono state proposte numerose modifiche (testo) a singole decisioni contenute nel progetto della parte concettuale del PSIA. La presente panoramica (allegato 2) non le presenta tutte singolarmente per non superare i limiti del presente rapporto esplicativo. Sono state invece raccolte le principali preoccupazioni emerse dai pareri secondo l'indice del progetto della parte concettuale.

#### 1 Cantoni

##### 0 Procedura

Chi?	Cosa?
Kanton ZH	Der Entwurf ist vollständig zu überarbeiten, die Kantone sind vorzeitig in den Arbeitsprozess einzubeziehen und der überarbeitete Entwurf ist den Kantonen erneut zur Vernehmlassung vorzulegen.
Kanton SG	Der Zeitpunkt für die Revision wird in Frage gestellt (Revision Programmteil Sachplan Verkehr, Revision Ausführungserlasse im Zusammenhang mit Teilrevision LFG). Zudem erfordert der Planungshorizont schon bald wieder eine Überarbeitung.
Cantone TI	Il periodo di valenza (previsione) 2030 è troppo corto. Dovrebbe essere 15-20 anni (2040). C'è da chiedersi se non sia il caso di ipotizzare degli scenari a lungo termine più coerenti con le tempistiche delle concessioni d'esercizio.
Kanton AG	Der Entwurf ist auf der Grundlage einer neuen, verlässlichen Nachfrageprognose vollständig zu überarbeiten.
Canton GE	Le canton regrette que la planification des processus d'approbation de la partie conceptuelle et de la fiche PSIA, n'ait pas été mieux coordonnée avec le canton.
Canton VS	Le canton est d'avis que de précisions doivent être apportées en ce qui concerne l'intégration des PAM dans le PSIA et demande à être consulté (de même que les communes et associations concernées) sur les adaptations prévues dans la partie conceptuelle.
Kanton GR	Bei den GLP ist der status quo beizubehalten. Zudem soll die Möglichkeit bestehen, einen GLP an einen anderen, besseren Standort verschieben zu können.

## 1 Ruolo e funzione del Piano settoriale

### 1.3 Basi giuridiche e giurisprudenza

Chi?	Cosa?
Kanton NW	Der vom BR erlassene «Nationale Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung» ist zu erwähnen.

### 1.4 Direttive politiche e per la pianificazione

Chi?	Cosa?
Kanton ZH	<p>Gemäss Art. 14 Abs. 2 RPV zeigt der Bund in seinen Konzepten und Sachplänen, welche Sachziele er verfolgt und wie er die unterschiedlichen Raumordnungsziele aufeinander abstimmt. Indem der Konzeptteil auf die Ziele des LUPO 2016 verweist und das Interesse an einer leistungsfähigen Luftfahrtinfrastruktur betont, erfüllt er den Zweck eines Sachplans, nämlich aufzuzeigen, welche Sachziele der Bund im Bereich der Luftfahrt verfolgt. Zur Frage, wie dieses Sachziel mit anderen, teils sich widersprechenden Sach- und Raumordnungszielen abgestimmt werden soll, äussert sich der Konzeptteil aber nicht.</p> <p>Es bleibt unklar, wie die in Kap. 1.4 erwähnten Sachbereiche aufeinander abgestimmt und bestehende Zielkonflikte ausgeräumt werden sollen.</p> <p>Zusammengefasst erfüllt der Konzeptteil die Vorgaben der RPV nicht und lässt wichtige Fragen zu Verhältnis zu anderen Instrumenten des Planungs-, Umwelt- und Luftfahrtrechts offen. Bezüglich der Abstimmung von Sach- und Raumordnungszielen ist es unabdingbar, dass der Bund den Kantonen einen konkreten Vorschlag unterbreitet, wie mit unterschiedlichen und teils widersprüchlichen Interessen umgegangen werden soll.</p>
Kanton BS	Die im «Raumkonzept Schweiz» bei den Metropolitanräumen enthaltenen Aussagen zu den Landesflughäfen sind zu erwähnen.
Canton VS	Section 1.4.1, note de bas de page n°16 : il y a lieu de compléter la note en précisant que l'aérodrome régional de Sion pourrait servir d'alternative à l'aéroport de Genève pour l'aviation d'affaires.

## 2 Situazione iniziale e sfide

### 2.2 Attuale infrastruttura aeronautica

Chi?	Cosa?
Canton GE	Le Canton souhaite que les données relatives au trafic aérien à Genève indiquées dans la partie conceptuelle correspondent à celles inscrites dans la fiche PSIA. Les données du rapport font référence à l'année 2012 dans les tableaux.

## 2.4 Sviluppo del traffico aereo

Chi?	Cosa?
Kanton TG	Die Luftverkehrsprognose, die für den Flughafen Zürich zwischen 2013 und 2030 eine jährliche Zunahme der Flugbewegungen um 2.3 % prognostiziert, ist durch ein unabhängiges Gutachten zu ergänzen.
Canton VD	À ce jour, aucune infrastructure vaudoise ne prévoit un délestage de l'aéroport de Genève pour l'aviation générale. L'aérodrome régional de Lausanne–La Blécherette n'a pas considéré cet aspect dans son développement à long terme, lui-même contraint par la réalité de l'aménagement du territoire alentour. Une coordination transfrontalière pourrait constituer une réelle solution alternative qui devrait être explorée dans le plan sectoriel.

## 2.7 Impatto ambientale

Chi?	Cosa?
Canton GE	Section 2.7.3 Impact sur le climat et substances polluantes : Les émissions de NO <sub>x</sub> de l'aéroport de Genève représentent plus de 25 % des émissions du canton.

## 2.8 Progresso tecnologico

Chi?	Cosa?
Kanton BS	Der Bund sollte das Thema «Drohnen» aktiver angehen und schnell adäquate Rahmenbedingungen schaffen.
Canton GE	Le concept devrait accorder une place plus importante à la question des drones (évolution, réglementation, etc.).

## 2.9 Rapporti di proprietà e linee guida per l'infrastruttura aeronautica

Chi?	Cosa?
Kanton AG	Das BAZL nimmt als Steuerungs- und Planungsbehörde einerseits sowie als Bewilligungs- und Aufsichtsbehörde andererseits eine problematische Doppelrolle ein. Es sind organisatorische Massnahmen erforderlich, um die Unabhängigkeit sicherzustellen.

## 2.10 Ambiti di intervento prioritari del PSIA

Chi?	Cosa?
Kanton AG	Die drohenden Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen sind angesichts der Entwicklung beim Flughafen Zürich (2008: 275 000, 2017: 270 000 Flugbewegungen) schwierig nachvollziehbar. Hinsichtlich der Anzahl Flugbewegungen in Zürich liegt die Intraplan-Prognose von 2014 heute bereits rund 20 000 Flugbewegungen höher als der IST-Wert.

### 3 Pianificazione e sviluppo dell'infrastruttura aeronautica

#### 3.1 Assetto dell'infrastruttura aeronautica

Chi?	Cosa?
Kanton AG	<b>Festlegung 1:</b> «Die Planungs- und Bewilligungsbehörden schaffen die Rahmenbedingungen für eine sichere, <u>zuverlässige und leistungsfähige umweltverträgliche und raumplanerisch abgestimmte</u> Luftfahrtinfrastruktur, die [...]»
Kanton SG	<b>Festlegungen 1 und 2:</b> Spagat zwischen Nachfrageorientierung und dem Anspruch auf Nachhaltigkeit, Widerspruch ist im Konzeptteil in geeigneter Weise zu lösen.
Kanton BL	<b>Festlegung 2, Erläuterungen:</b> Der Verweis auf Kap. 1.4.4 ist unvollständig und bezieht sich einseitig auf den positiven wirtschaftlichen Einfluss.
Kanton BE	Die externen Kosten sind zu internalisieren, um die Marktverzerrung gegenüber anderen Mobilitätsangeboten aufzuheben. <ul style="list-style-type: none"> <li>- «Die Mobilitätsbedürfnisse volkswirtschaftlich möglichst effizient und zu <del>tragbaren</del> <u>fairen</u> Kosten für alle Beteiligten befriedigen (wirtschaftliche Leistungsfähigkeit).»</li> <li>- In der Dimension Gesellschaft sind auch die Themen «Gesundheit» und «Wohnqualität im Umfeld von Luftverkehrsanlagen» aufzunehmen.</li> <li>- «Die erforderliche Mobilität möglichst umweltgerecht bewältigen, so dass die durch den Luftverkehr bewirkte Belastung sie nicht zu Lasten der Umwelt und die Zahl der von Lärm und anderen Immissionen betroffenen Menschen unbeschränkt nicht weiter zunimmt (ökologische Verantwortung).»</li> </ul>
Kanton ZH	<b>Festlegung 3:</b> Es gibt stets verschiedene Varianten, einen Flugplatz sicher zu betreiben. In einer Variantendiskussion ist auch den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung zu tragen. Insofern können Sicherheitsmassnahmen einer Interessenabwägung nicht grundsätzlich entzogen werden bzw. einen absoluten Vorrang vor anderen Schutzinteressen für sich beanspruchen.
Kanton TG	<b>Festlegung 4, Erläuterungen:</b> Die Vorgabe, wonach der SIL für die Konzessionäre von Landesflughäfen verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele vorsehen kann, ist zu streichen. Für den Verzicht auf Kapazitätvorgaben spricht nebst den Zweifeln an den bisherigen Prognosen, dass kein Druck auf die Flugsicherung ausgeübt werden soll und die Vorgabe nicht sachplangerecht ist.
Kanton AG	<b>Festlegung 5:</b> Die in den Erläuterungen verwendete Umschreibung der raumplanerischen Interessenabwägung als «Optimierungsvorgang zum Umgang mit gegensätzlichen Interessen» ist unpassend. Die Interessenabwägung ist in Art. 3 RPV präzise umschrieben.

Chi?	Cosa?
Kanton BS	<b>Festlegung 6:</b> Linienflüge auf Kurzstrecken (bspw. unter 500 km Distanz) sind zugunsten der Umwelt- und Klimaschutzziele nicht als Flüge im öffentlichen Interesse anzusehen. Dies ist mit dem Ziel, den Schienenverkehr zu fördern, kongruent.
Canton NE	<b>Indication contraignante 6:</b> L'aviation d'affaires procède également d'un intérêt public, <i>a fortiori</i> à proximité d'un pôle de développement économique inscrit dans un plan directeur cantonal, ou un plan sectoriel de la Confédération.
Kanton SG	<b>Festlegung 9:</b> Die Ausschöpfung der bestehenden Anlagen vor Neubau wird begrüsst.
Kanton SZ	Die Erhaltung und Umnutzung ehemaliger Militärflugplätze wird im Sinne des Kulturlandschutzes begrüsst.

### 3.2 Coordinamento con gli altri vettori di trasporto

Chi?	Cosa?
Kanton AG	Die drohenden Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen sind angesichts der Entwicklung beim Flughafen Zürich (2008: 275 000, 2017: 270 000 Flugbewegungen) schwierig nachvollziehbar. Hinsichtlich der Anzahl Flugbewegungen in Zürich liegt die Intraplan-Prognose von 2014 heute bereits rund 20 000 Flugbewegungen höher als der IST-Wert.
Kanton SG	<b>Festlegung 1:</b> Ergänzung: «[...] Der Luftverkehr stellt im Personen- und Güterverkehr die interkontinentale Anbindung der Schweiz <u>und zusammen mit dem Landverkehr</u> die Anbindung an die wichtigen europäischen Zentren sicher. <u>Der Landweg, insbesondere über das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn, hilft dabei, das Luftverkehrssystem in erster Linie beim Kurz- und Mittelstreckenverkehr zu entlasten.</u> »
	<b>Festlegung 3:</b> Das Parkplatzangebot ist auf das gesamte Bahnangebot (auch Fernverkehr) und nicht nur auf das regionale Netz des öffentlichen Verkehrs abzustimmen.
Kanton ZG	<b>Festlegung 4:</b> Bei Regionalflyghäfen mit öffentlichem Luftverkehr ist die Parkplatzbewirtschaftung festzusetzen.

### 3.3 Coordinamento con le esigenze di utilizzo del territorio

Chi?	Cosa?
Kanton BS	<b>Generell</b> Die Betreiber der Landesflughäfen sind (mit einer Festlegung im SIL-Konzeptteil) dazu zu verpflichten, in sinnvollen zeitlichen Intervallen eine Risikoanalyse vorzunehmen. Diese dient einzig dem Ziel der Verhinderung von Flugunfallschäden und stellt kein Mittel der Lärmreduktion dar.
Kanton BL	Die Landesflughäfen sind zu verpflichten, aufgrund ihres konkreten und prognostizierten Verkehrsaufkommens mindestens alle 10 Jahre die Sicherheitsaspekte (insbesondere 3rd party risks) in einem Risikobericht (Risikoanalyse) aufzuzeigen.
Kanton TG	Der Wirkungszusammenhang bei den An- und Abflugrouten zwischen SIL und Betriebsreglement ist unbefriedigend. Beantragen die Kantone im SIL-Objektblatt Änderungen an den Routen, werden sie auf das Betriebsreglement verwiesen; bemängeln sie diese im Betriebsreglement, wird auf das SIL-Objektblatt (Gebiet mit Lärmbelastung) verwiesen. Die An- und Abflugverfahren sowie die Lage und Belegung der Flugrouten sind bereits im Objektblatt verbindlich festzulegen.
Kanton SG	<b>Festlegung 1:</b> Die Festlegung ist zu ergänzen, dass gemäss Art. 17 Abs. 1 der RPV der Bund bei der Erarbeitung des Sachplans die Richtplanung der Kantone zu berücksichtigen hat.
Kte LU, BL	Die in den Erläuterungen zu Festlegung 1 erwähnte Freiwilligkeit steht im Widerspruch zu Art. 18b NHG, wonach in intensiv genutzten Gebieten für einen ökologischen Ausgleich zu sorgen ist. Es ist daher von der Freiwilligkeit abzusehen.
Canton GE	<b>Indication contraignante 1 :</b> Explication relative au territoire exposé au bruit : le texte manque de clarté. Pratiquement, la planification ne saurait reposer uniquement sur la courbe de bruit figurant dans la fiche PSIA mais également sur des informations détaillées (VLI).
Cantone TI	Le misure di compensazione devono poter essere richieste anche alla luce di nuove conoscenze su conflitti già esistenti.
Canton VS	Les explications relatives au territoire exposé au bruit sont plus floues (potentiel de développement de l'installation, VP du DS II, qu'est-il advenu du concept de «ceinture de bruit»? ) que dans le concept actuellement en vigueur.
Kanton ZH	<b>Festlegung 2:</b> Der Bund überlässt es abschliessend den Kantonen, divergierende Raumnutzungsziele im Umfeld von Flugplätzen aufzulösen. Diese Festlegung widerspricht Art. 14 RPV, wonach der Bund in seinen Sachplänen aufzuzeigen hat, wie er seine Sachziele mit den Raumordnungszielen abstimmt.

### 3.4 Coordinamento con le esigenze di protezione dell'ambiente

Chi?	Cosa?
Kanton SH	<b>Generell</b> Es findet keine ausgewogene, fundierte Auseinandersetzung mit den positiven und negativen Auswirkungen des Luftverkehrs statt. Die Nachfrageorientierung der Luftverkehrspolitik wird unreflektiert übernommen und als überwiegendes Interesse dargestellt. Der SIL erfüllt in dieser Form die gemäss RP an einen Sachplan gestellten Anforderungen nicht.
Kanton AR	Die Festlegungen werden begrüsst. Der Beitrag der Luftfahrt zum Klimaschutz ist hingegen noch zu konkretisieren. Die externen Kosten der Luftfahrt sind zu internalisieren. Dumpingpreise für Flugreisen fördern einen nicht zu verantwortenden Kurztrip-Flugtourismus.
Kanton BL	Es fehlt ein Bezug zur Energiestrategie 2050. Die nachfrageorientierte Infrastrukturentwicklung scheint im grundsätzlichen Widerspruch zum Ziel der Energiestrategie zu stehen, welche bis 2050 eine 2000-Watt und eine 1-1.5-Tonnen CO <sub>2</sub> -Gesellschaft anstrebt.
Kanton BS	Im Hinblick auf den Klimaschutz sollen im SIL-Konzeptteil strengere Massstäbe im Hinblick auf die Vermeidung der negativen Effekte aus dem Luftverkehr festzulegen. Der Bund soll seine Bereitschaft zur Erhöhung seines Engagements in dieser Sache dokumentieren. Der Zielkonflikt zwischen wirtschaftlicher Entfaltung der Flughäfen sowie CO <sub>2</sub> -Emissionen und Lärmbelastung ist zusammen mit den Kantonen anzugehen. Der Bund soll die Forschung und Entwicklung innovativer Technologien für CO <sub>2</sub> -neutrale und lärmarme Flugzeuge finanziell fördern.
Canton GE	Le principe de «réponse à la demande du marché» mentionné à plusieurs endroits dans le document ne peut par exemple pas justifier que les valeurs limites fixées dans la législation fédérale relative à l'environnement soient dépassées. Les principes du développement durable, et plus particulièrement sa dimension environnementale, doivent être mieux pris en compte dans la partie conceptuelle du PSIA qui devrait par ailleurs mentionner la politique climatique de la Suisse. La Confédération devrait s'engager à innover en réglementant les émissions gazeuses des avions, dans le cadre du droit international.
Canton FR	La loi sur le CO <sub>2</sub> est actuellement en révision. Les nouveautés et modifications qui y seront apportées devraient également être prises en compte pour la mise à jour du PSIA.
Canton VD	Concernant le domaine de la protection de l'environnement et du bruit, le plan sectoriel manque d'ambition. Les perspectives en matière d'émission de CO <sub>2</sub> semblent peu compatibles avec les engagements de la Confédération en faveur du climat.
Canton VD	La planification d'éoliennes risque d'entrer en conflit avec la navigation aérienne. Au regard de l'intérêt (national) pour le développement des énergies renouvelables, l'exploitation et le développement des infrastructures aéronautiques doit être coordonné avec les projets de production d'énergies renouvelables. Ces éléments devront être précisés, notamment aux sections 1.3.3, 1.4, 3.4 du PSIA.
Kanton BE	Die Umsetzung des Vorsorgeprinzips nach USG sollte auch Massnahmen zur Reduktion der Flugbewegungen beinhalten.
Kanton SG	<b>Festlegung 1:</b> Die Festlegung ist zu ergänzen, dass gemäss Art. 17 Abs. 1 der RPV (SR 700.1) Bund bei der Erarbeitung des Sachplans die Richtplanung der Kantone zu berücksichtigen hat.

Chi?	Cosa?
Kanton BE	Erläuterungen Festlegung 1: Ergänzung, dass die Hauptuntersuchung bei UVP-pflichtigen Vorhaben im Rahmen des Plangenehmigungsvorhabens und /oder der Genehmigung des Betriebsreglements erfolgt.
Kanton BL	<b>Festlegung 2:</b> «[...] Planung: Schutz der Bevölkerung <u>und der Umwelt</u> vor Immissionen <u>während der Betriebsphase</u> durch die möglichst frühzeitige raumplanerische Abstimmung der Luftfahrtinfrastruktur mit der Umgebung und Minimierung der baulichen Eingriffe in die gewachsene Natur- und Kulturlandschaft.»
Cantone TI	<b>Decisione 2:</b> Le misure pianificatorie volte a ridurre l'impatto dell'aviazione devono andare anche a protezione della natura e dell'ambiente, non solo della popolazione.
Canton FR	<b>Principe 3:</b> Les allègements en matière de bruit et de polluants atmosphériques semblent contraires aux principes du développement durable. Les aéroports nationaux doivent pouvoir être développés pour répondre à la demande, pour autant que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable (cf. section 4.1. principe 2). Un développement orienté par la demande établit <i>de facto</i> une pesée des intérêts contraire à l'environnement, ce qui est en contradiction avec plusieurs dispositions légales, dont celles de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) ainsi qu'avec plusieurs stratégies de la Confédération, dont celle de la protection de l'air. Les allègements accordés aux héliports devraient être uniquement possibles s'il s'agit de vols de sauvetage, et non de vols à des fins touristiques et de plaisance.
Canton GE	Les allègements en matière de bruit et de polluants atmosphériques semblent contraires aux principes du développement durable. Les aéroports nationaux doivent pouvoir être développés pour répondre à la demande, pour autant que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable. Les allègements en matière de bruit du trafic aérien (point 1) sont incompatibles avec la LPE et les stratégies de la Confédération et du canton en matière de protection de l'air.
Canton VS	Le canton demande que les allègements soient explicitement exclus pour les types d'installations ne présentant pas d'intérêt public.
Kanton BE	<b>Festlegung 5:</b> «Der Flächenverbrauch der Luftfahrtinfrastruktur ist unter Berücksichtigung der betrieblichen und sicherheitstechnischen Anforderungen möglichst zu begrenzen. <u>Bauten und Anlagen sind flächensparend anzuordnen und zu erstellen.</u> Das landwirtschaftliche Kulturland ist zu schonen. <u>Ackerfähige Flächen sind als Fruchtfolgefleichen auszuweisen.</u> Fruchtfolgefleichen <del>auf dem Areal der Landesflughäfen oder der Regionalflyghäfen</del> , die für den Bau von Flugplatzanlagen beansprucht werden, sind zu kompensieren. <del>Auf den Flugfeldern richtet sich diese Kompensation nach den Vorgaben der Kantone.</del> »



## 4 Tipi di impianto

### 4.1 Aeroporti nazionali

Chi?	Cosa?
Kte BS, BL	<b>Generell:</b> Die rechtliche und institutionelle Sonderstellung des Landesflughafens Basel-Mulhouse sowie die Wirkung des SIL sowie der schweizerischen Normen der Luftfahrt für diesen Flughafen kommen im Konzeptteil zu wenig deutlich hervor.
Kanton SZ	Zum Schutze der Bevölkerung in den von Fluglärm betroffenen Gemeinden sind möglichst viele Flugbewegungen auf den Tagbetrieb (anstatt den Nachtbetrieb) zu konzentrieren.
Kanton SH	Eine nachfrageorientierte Verkehrsentwicklung auf dem Flughafen Zürich geht mit einer Zunahme des Fluglärms (für die schon heute stark betroffenen Gemeinden Buchberg und Rüdlingen) sowie einer Einschränkung der Siedlungsentwicklung einher. Zudem führt diese zu einem Widerspruch zum Prinzip der nachhaltigen Entwicklung. Beim Flughafen Zürich wird der genehmigte Lärm nachts bereits heute überschritten (vgl. Fluglärmmonitoring 2016).
Kanton TG	<b>Festlegung 2:</b> Ein allfälliger Ausbau der Infrastruktur am Flughafen Zürich darf nicht zu einer zusätzlichen Lärmbelastung für den Kanton Thurgau führen.
Kte BS, BL	<b>Festlegung 4:</b> Die Betriebszeiten der Landesflughäfen haben sich an der VIL zu orientieren und sind im jeweiligen Betriebsreglement zu konkretisieren.
Kanton ZH	Die Abwägung zwischen den verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen und dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm kann nur in Kenntnis der konkreten Situation rund um einen Flugplatz im jeweiligen SIL-Objektblatt getroffen werden. Auf die Festlegung 4 ist zu verzichten.

### 4.2 Aeroporti regionali

Chi?	Cosa?
Kanton SG	<b>Festlegung 1:</b> Die Festlegung, dass der Zugang der Flugschulen auf die Plätze zu gewährleisten ist, ist vor dem Hintergrund, dass diese Plätze primär dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse dienen, nicht nachvollziehbar. Regionalflugplätze sollen die Möglichkeit haben, den Zugang für Flugschulen zu beschränken, wenn im Interesse des bestehenden öffentlichen Luftverkehrs ist.
Kanton AR	Der Regionalflughafen St. Gallen-Altenrhein ist zeitnah zu konzessionieren.
Kanton SO	Es sind geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, damit die fliegerische Ausbildung auf dem Regionalflughafen Grenchen weiterhin erfolgen kann. Dazu gehört insbesondere die Gewährung der Flugsicherheit.

Chi?	Cosa?
Canton VS	<p><b>Indication contraignante 1:</b></p> <p>Le canton demande d'intégrer l'aéroport de Sion dans la liste des aéroports régionaux avec fonction d'interconnexion et non dans celle des aéroports régionaux. La référence au Projet de territoire Suisse ne saurait être l'unique critère.</p> <p>Il est proposé également comme alternative de supprimer cette « subtilité » entre un aéroport régional et un aéroport régional avec fonction d'interconnexion afin de regrouper l'ensemble des aéroports régionaux sous une seule et unique dénomination. À la section 1.2.2 de la partie conceptuelle du PSIA, il y a lieu de compléter la liste des types d'installations distinctes par le type « aéroport civil avec utilisation militaire ». À la section 2.2 (tableau), le canton propose d'ajouter la variante suivante: « Aérodrome dont certaines infrastructures sont toujours propriétés de l'armée, utilisé principalement pour le trafic civil et conservé par les Forces aériennes comme aéroport de dégagement ». Il est également demandé qu'une fiche d'objet soit élaborée pour l'aéroport de Sion et souhaité que le statut de l'installation au sens de l'OPB soit clairement défini dans cette fiche d'objet.</p>
Cantone TI	<p><b>Decisione 1:</b></p> <p>Bisogna superare l'attuale situazione di insicurezza in ambito di finanziamento dei servizi della sicurezza aerea negli aeroporti regionali.</p>
Cantone TI	<p>La funzione dei quattro aerodromi ticinesi è definita in dettaglio nel Piano direttore cantonale. Bisogna tener conto di ciò nella parte concettuale del PSIA.</p>
Canton NE	<p><b>Indication contraignante 1:</b></p> <p>Le rôle des aérodromes régionaux (délestage des aéroports régionaux, aviation d'affaires, formation...) doit être précisé dans le cadre d'une stratégie de développement et défini pour chacun d'eux (en concertation).</p> <p>L'aéroport régional de La Chaux-de-Fonds–Les Eplatures devrait pouvoir se profiler comme un aéroport reconnu au niveau national pour la formation.</p>
Canton NE	<p>Il convient de préciser que les aérodromes régionaux forment avec les aéroports nationaux le réseau des aérodromes d'intérêt public.</p>
Canton NE	<p>Une solution doit être trouvée au plan fédéral pour assurer la sécurité aérienne sur les aérodromes régionaux à un coût efficient et supportable.</p>

#### 4.3 Campi d'aviazione

Chi?	Cosa?
Canton VS	<p>La commune de Rarogne, la Tourismus Raron-Niedergestein et deux privés demandent de supprimer le champ d'aviation de Rarogne du PSIA. Le canton demande que cette requête ne soit pas prise en compte.</p>

#### 4.4 Eliporti

Chi?	Cosa?
Kanton LU	<b>Festlegung 2:</b> Die Liberalisierung für den Bau neuer Heliports wird abgelehnt. Aufgrund der akustischen und optischen Störwirkung von Helikoptern auf Wildtiere ist für neue Heliports eine umfassende Standortevaluation erforderlich.
Kanton ZG	Die Liberalisierung für den Bau neuer Heliports wird abgelehnt.
Kanton SZ	Die untergeordnete Liberalisierung für die Heliports wird begrüsst.
Kanton SG	<b>Festlegung 4:</b> wird begrüsst
Kanton GR	<b>Festlegung 5:</b> Die Möglichkeit zur Gewährung von Erleichterungen für Heliports unter bestimmten Bedingungen wird vor dem Hintergrund, dass sich die Anforderungen an die Erstellung eines neuen Heliports in Davos als sehr hoch erwiesen haben, begrüsst.

#### 4.5 Aerodromi militari

Chi?	Cosa?
Kanton BL	<b>Festlegung 4:</b> «Die von der zivilen Mitbenützung ausgehende Lärmbelastung darf zu keinen Überschreitungen der IGW gemäss Anhang 5 und 8 der LSV führen. <del>Wo die IGW gemäss Anhang 8 LSV bereits durch den militärischen Flugbetrieb überschritten werden, darf die von der zivilen Mitbenützung ausgehende Lärmbelastung nicht zu einer wahrnehmbaren Erhöhung der Gesamtlärmbelastung (militärisch und zivil) führen. Wo die Grenzwerte bereits durch den militärischen Flugbetrieb überschritten werden, ist keine zivile Mitbenützung möglich.</del> »
Kanton LU	Festlegungen 3/4: Die zivile Mitbenützung des Militärflugplatzes Emmen soll nicht über das geltende Mass von jährlich maximal 1000 Flugbewegungen ausgeweitet werden. Der Nachtflugbetrieb ist im bisherigen Umfang beizubehalten.
Canton FR	Principe 4: L'expression «augmentation sensible» devrait être précisée (parle-t-on de 1 dB comme pour d'autres applications de l'OPB?).
Canton VS	La fonction des «aérodromes de dégagement» (comme Sion) devrait être développée dans les principes ou les explications.

## 5 Gestione del piano settoriale

### 5.1 Obbligo di elaborare un piano settoriale

Chi?	Cosa?
Kanton ZH	<p><b>Festlegung 1, Erläuterung:</b>                      Die pauschale Charakterisierung aller Festlegungen im Konzeptteil als Festsetzungen gemäss Art. 15 RPV ist fragwürdig. Mit einer Festsetzung zeigt die Planungsbehörde auf, wie die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt werden. Dieses Mass an Konkretheit können die Festlegungen des Konzeptteils in keiner Weise für sich in Anspruch nehmen. Dazu fehlt es nur schon am nötigen Ortsbezug, der erst durch die Objektblätter hergestellt werden kann.</p>

### 5.2 Processo di coordinamento

Chi?	Cosa?
Kanton TG	<p><b>Festlegung 1:</b>                      Der Kreis der betroffenen Kantone ist nicht zu restriktiv festzulegen. Der Kanton Thurgau ist frühzeitig einzubeziehen.</p>
Kanton AG	<p><b>Festlegung 2:</b>                      «Das Koordinationsprotokoll gibt einen Überblick [...] Nutzungsansprüchen und Schutzzielen <u>sowie mit den Richtplänen der betroffenen Kantone.</u> [...]»</p> <p><b>Festlegung 3</b> ist zu streichen.</p>
Kanton ZH	<p><b>Festlegung 3</b> ist zu streichen. Sicherheitsaspekte sollen, auch bei starker Gewichtung, nicht für sich einer raumplanerischen Interessenabwägung entzogen werden. Zudem ist auch bei ausgewiesenem Handlungsbedarf (safety) der gesetzlichen Koordinationspflicht Rechnung zu tragen, weil die verschiedenen Planungen aufeinander abzustimmen sind.</p>

### 5.3 Procedura del piano settoriale

Chi?	Cosa?
Canton GE	<p>Dans certains cas, il peut être utile de prévoir une procédure allégée pour la mise à jour du PSIA. Toutefois les cantons doivent systématiquement être consultés.</p>
Kanton ZG	<p>Das <b>Kap. 5.3</b> ist zu streichen. Das Sachplanverfahren sind im RPG und der RPV geregelt. Will der Bund davon abweichen, muss der das Gesetz oder die Verordnung anpassen.</p>

Chi?	Cosa?
Kanton ZH	<b>Festlegung 2</b> ist zu streichen. Art. 19 RPV regelt die Information und Mitwirkung der Bevölkerung abschliessend und lässt keinen Raum für eine solche Ausnahmeregelung. Art. 19 RVP weist bezüglich Form der Information und der Dauer des Anhörungsverfahrens ausreichend Spielraum auf, um bei Anpassungen von untergeordneter Bedeutung das Verfahren situativ vereinfachen zu können.

I Cantoni AI, GL, JU, OW e UR non hanno presentato richieste di modifica specifiche e sono d'accordo con il progetto.

## 2 Estero

### Francia

1. **Association française de riverains de l'aéroport de Genève (AFRAG)**
  - L'aéroport de Genève n'est situé qu'à 3,5 km du centre-ville et devrait être exploité comme aéroport citadin (sur le modèle de London City).
  - L'association demande d'instaurer un couvre-feu aérien de 22h00 à 6h00 ou de 23h00 à 7h00 et d'avantage les jours fériés.
  - Elle demande également d'amener les trajectoires d'approche et de décollage vers le milieu du lac et d'abolir la trajectoire KONIL entre 22h00 et 8h00, et le dimanche.
2. **ATCR-AIG (Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport international de Genève)**, communes Cessy (F), Chens sur Léman (F), Divonne-les-Bains (F), Ferney-Voltaire (F), Nernier (F), Ornex (F), Prévessin-Moëns (F) Saint-Genis-Pouilly (F), Sauverny (F), Sciez (F), Versonnex (F), Yvoire (F) und Thonon agglomération (F):
  - L'association souligne le décalage, voire la contradiction, entre un discours «politiquement correct» rappelant à maintes reprises les engagements de la Confédération en matière de durabilité et une politique à court terme privilégiant uniquement le développement économique (développement du trafic tiré par la demande). Pareil développement n'est pas tenable au vu des capacités limitées des aéroports nationaux et se fait au détriment de l'homme et de son environnement.
  - Les vols low-cost à destination de certaines villes européennes ne répondent pas à un intérêt public. Il faudrait procéder à une analyse afin de déterminer si les vols de ligne présentent réellement un intérêt public.

### Germania

1. **Landkreise Waldshut, Konstanz, Schwarzwald Baarkreis und Lörrach** (unterstützt vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg sowie vom Regionalverband Hochrhein-Bodensee):  
Angebot für Mediationsverfahren zum Flughafen Zürich
2. **Land Bayern:** mit Entwurf einverstanden

### Austria

1. **Land Vorarlberg** (unterstützt durch BMVIT): Die Aussagen im Konzeptteil-Entwurf zur geplanten Konzessionierung des Regionalflughafens St. Gallen-Altenrhein stehen im Widerspruch zu den laufenden Gesprächen zur Anpassung des Staatsvertrags, in welchem von Schweizer Seite auch ein Konzessionsverzicht in Aussicht gestellt wurde.

### Italia

1. **Provincia autonoma di Bolzano-Alto Adige:** mit Entwurf einverstanden

### 3 Comuni

#### Regione di Zurigo

1. **Gemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil** (Standortgemeinden Flugplatz Dübendorf)
  - Der Entwurf nimmt einseitig die Interessen der Zivilluftfahrt ein, ist verfassungswidrig und wird abgelehnt («Lex Flugplatz Dübendorf»).
  - Der Bedarf, die Zweckmässigkeit und Notwendigkeit einer Auslagerung der Business-Aviatik nach Dübendorf sind nicht gegeben.
  - Dem LUPO 2016 fehlt die demokratische Legitimation.
  - Kap.1.6.: Die Gemeinden sind in jedem Fall in den Koordinationsprozess einzubeziehen.
  - Die Interessen der Anwohner und der Umwelt sind stärker zu berücksichtigen.
  - Fehlende Interessenabwägung
  - Die Festlegung eines öffentlichen Interesses für Aus- und Weiterbildungsflüge, Geschäfts- und Tourismusreiseflüge, Arbeitsflüge sowie Werkflüge ist falsch.
  - Die Verpflichtung der Kantone und Gemeinden, die landseitige Erschliessung der Flugplätze sicherzustellen wird abgelehnt. Die Erschliessung eines Grundstücks ist Sache des Grundeigentümers.
  - Erleichterungen für Flugplätze zur Entlastung der Landesflughäfen sowie für Heliports werden abgelehnt.
  - Die Festlegung zu den Betriebszeiten der Landesflughäfen wird abgelehnt.
  - Die Flugsicherungsanlagen haben die Grenzwerte der NISV zwingend einzuhalten.
2. **Gemeinden Bachs, Bülach, Glattfelden, Niederglatt und Zell (ZH)**
  - vgl. Stellungnahme des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich
3. **Stadt Winterthur, Gemeinden Bassersdorf, Felben-Wellhausen, Wila**
  - vgl. Stellungnahme der «Region Ost»
4. **Gemeinde Wallisellen**
  - Die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs auf Raum und Umwelt sind im Entwurf korrekt erwähnt, es fehlen aber konkrete Aussagen / Massnahmen, um diese zu reduzieren.
  - Die Entwicklung des Flughafen Zürich darf sich nicht allein an der Verkehrsnachfrage orientieren. Um dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung Rechnung zu tragen, sind technische und betriebliche Massnahmen zur Steigerung der Effizienz nötig. Es ist eine angebotsorientierte Politik umzusetzen.
5. **Gemeinde Küsnacht**
  - 1. Teil: vgl. Musterstellungnahme 8
  - 2. Teil: zahlreiche konkrete Änderungsanträge zu den Texten von Kap. 3-5 im Sinne des 1. Teils
6. **Gemeinden Egg, Erlenbach, Fällanden, Herrliberg, Maur, Meilen, Stäfa, Uetikon am See, Zumikon**
  - Kap. 3.1: Bereits auf Stufe «Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur» ist eine Mitwirkung und Berücksichtigung der Interessen der besonders betroffenen Kantone und Gemeinden vorzusehen.
  - Kap. 3.3 Festlegung 2: In den Erläuterungen ist aufzuzeigen, mit welchen «Aufträgen» an die Gemeinden zu rechnen ist.

- Kap. 3.3. Festlegung 3: Die landseitige Verkehrserschliessung der Flugplätze hat sich nach den Anforderungen von Kap. 3.2 zu richten.
- Kap. 4.1 Festlegung 2: Da unklar ist, ob die Konzessionärin zur Umsetzung der Leistungs- und Kapazitätsziele angehalten werden kann oder nicht und empfindliche Eingriffe in den Regelungsbereich der Betriebsreglemente befürchtet werden, ist der letzte Satz zu streichen.
- Rest der Stellungnahme vgl. Musterstellungnahme 23/24.

7. **Gemeinde Zollikon**

- vgl. Musterstellungnahme 34/35

8. **Gemeinde Wettingen**

- Das öffentliche Interesse am Luftverkehr ist zu keinem Zeitpunkt über das öffentliche Interesse an der Einhaltung der LSV zu stellen. Die LSV ist einzuhalten und das Nachtflugverbot konsequent umzusetzen.

9. **Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG)**

- Eine weitere zivil- oder militäraviatische Nutzung des Militärflugplatzes Dübendorf wird mit Ausnahme eines Heliports für die Luftwaffe, Polizei und Rega abgelehnt. Die Koexistenz von Luftfahrt und Siedlung ist mit dem Flughafen Zürich ausgereizt.
- Diverse konkrete Änderungsanträge zu den Kap. 4.3 Festlegung 9 im Sinne der obigen Haltung.

**Regione di Ginevra**

1. Les **communes genevoise** suivantes ont repris la prise de position de l'**ATCR-AIG** (Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport international de Genève) : Ville de Genève, Aire-la-Ville, Avully, Avusy, Bardonnex, Carouge, Cartigny, Chancy, Choulex, Cologny, Commugny, Confignon, Coppet, Dardagny, Eysins, Gy, Hermance, Jussy, Laconnex, Meinier, Meyrin, Mies, Perly-Certoux, Presinge, Puplinge, Russin, Satigny, Soral, Tannay, Troinex, Vandoeuvres, Vernier, Veyrier
  - Le projet relègue au second plan les engagements de la Confédération en matière de protection de l'environnement, du climat et de la santé des populations exposées aux nuisances du trafic aérien.
  - Pareil développement n'est pas tenable au vu des capacités limitées des aéroports nationaux et se fait au détriment de l'homme et de son environnement.
  - Les vols low-cost à destination de certaines villes européennes ne répondent pas à un intérêt public. Il faudrait procéder à une analyse afin de déterminer si les vols de ligne présentent réellement un intérêt public.
2. **Groupement des communes de la rive droite du lac** (Bellevue, Céligny, Collex-Bossy, Genthod, Grand-Saconnex, Pregny-Chambésy, Versoix)
  - Le timing de la révision du concept (après la mise en consultation de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève, en pleine période de vacances d'été) a de quoi laisser songeur.
  - Le concept entraîne la confusion entre la prise en compte de la demande et de l'intérêt public par une approche basée uniquement sur un modèle concurrentiel du secteur aérien.
  - Le concept ne respecte pas l'approche équilibrée fondée sur le principe de développement durable.
  - Le trafic aérien international est largement défiscalisé (pas de taxe sur le carburant, pas de TVA) au détriment d'une complémentarité intermodale notamment avec le chemin de fer.
  - La notion de transport d'intérêt public est abordée de manière étroite et totalement lacunaire.



- Le concept contourne le principe de précaution.
- L'exploitant n'est pas obligé à s'aligner sur des objectifs contraignants.
- La problématique de la santé des riverains autour des aéroports nationaux n'est pas abordée.
- Le concept n'est pas convaincant sur le volet l'aménagement du territoire.
- Le concept ne se prononce pas suffisamment en faveur d'une politique privilégiant l'accès par les transports publics vers les aéroports nationaux.
- Le concept présente un déni manifeste de l'expression « pesée d'intérêts » et n'accorde pratiquement aucune place aux communes et associations riveraines pour faire valoir leur position dans la pesée des intérêts qui touche le développement d'infrastructures aériennes sur leur territoire.

## Regione di Basilea

### 1. **Gemeinde Allschwil**

- Kap. 1.6. «Als Grundlage für die [...] die zuständigen Stellen von Bund und Kanton, die Flugplatzhalterin der der Flugplatzhalter sowie in der Regel die betroffenen Gemeinden beteiligt sind.»
- Kap. 2.7.2: Es sind Aussagen zum Ausmass der Überschreitung von Planungswerten im Umkreis von Flughäfen zu machen (Anzahl der Gemeinden, Fläche, Anzahl Bewohner ..).
- der Entwurf orientiert sich hauptsächlich am öffentlichen Interesse am Luftverkehr und privilegiert diesen gegenüber anderen öffentlichen Interessen (Umwelt).

### 2. **Gemeinden Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Schönenbuch** (Gemeindeverbund Flugverkehr)

- Der Entwurf wird abgelehnt. Dem SIL kommt für den Flughafen Basel-Mulhouse keine Rechtswirkung zu, da sich dieser auf französischem Territorium befindet.
- Rest der Stellungnahme: vgl. Stellungnahme der IG Nord

## Resto della Svizzera

### 1. **Ville de La Chaux-de-Fonds** (cf. la prise de position du canton de Neuchâtel)

- Les rôle des aérodromes régionaux au sein du réseau des infrastructures aéronautiques pris dans sa globalité est de manière générale apprécié. Avec les anciens aérodromes militaires, ils peuvent très bien servir à délester les aéroports nationaux. La fonction de chaque aérodrome régional devrait être définie plus précisément (vols de ligne et charter, aviation d'affaires, formation).
- L'aviation d'affaires répond à un intérêt public et les aérodromes régionaux jouent une rôle prépondérant pour l'aviation d'affaires et le développement économique (notamment vu les problèmes de capacités qui menacent les aéroports nationaux).
- L'aéroport régional des Éplatures pourrait se profiler comme un aéroport reconnu au niveau national pour la formation (cf. définition des fonctions que remplissent les aérodromes régionaux). Pour cela, il faut notamment des services de navigation aérienne.
- L'aéroport régional des Éplatures a consenti (de manière exemplaire) de gros efforts pour accroître son efficacité et limiter ses coûts (service de la navigation aérienne). Une solution doit être trouvée sur le plan fédéral au financement du service de la navigation aérienne sur les aéroports régionaux.

### 2. **Gemeinde Raron**: Antrag auf Streichung des Flugplatzes Raron aus dem SIL

3. **Gemeinde Zermatt:** Antrag auf Integration der GLP in den SIL-Konzeptteil

## 4 Aviazione

### 1. Aeroporto di Zurigo

- Im Konzeptteil ist die Basis und ein straffer Zeitplan für die in den Objektblättern festzulegenden Rahmenbedingungen zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen zu definieren. Die Massnahmen zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe sind primär zusammen mit den Konzessionären zu erarbeiten.
- Im Konzeptteil sind die wichtigen Ermessensentscheide zugunsten der Landesflughäfen zu treffen und die Priorisierung der Interessen ist nachvollziehbar zu begründen.
- Im Konzeptteil ist festzuhalten, dass innerhalb des Flugplatzperimeters keine FFF ausgeschieden werden und für ökologische Ersatzmassnahmen ausserhalb des Flugplatzperimeters keine Kompensation von FFF zu leisten ist.
- Es ist innert Jahresfrist eine Luftverkehrsprognose 2040 (nicht 2050) zu erstellen. Anschliessend sind die Objektblätter der Landesflughäfen zu überarbeiten.
- Im Konzeptteil sind Massnahmen zu treffen, um die Verfahrensdauer zu verkürzen.
- diverse Textergänzungen und -korrekturen an den Festsetzungen

### 2. Aeroporto di Ginevra

- Pour l'aéroport, il aurait été souhaitable que cette révision puisse apporter des solutions pour résoudre les problèmes auxquels les aéroports sont confrontés (notamment à propos de la capacité) et ne pas seulement envisager une nouvelle évaluation ultérieure.
- Section 4.1 Explications Principe 2: L'aéroport de Genève n'est pas en mesure de garantir un flux des passagers sans encombre et un trafic sans retards aux heures de pointe. La réalisation d'un tel objectif dépend d'une multitude d'autres facteurs pour lesquels la plateforme concernée n'a aucune influence (comme la capacité des secteurs aériens dans le ciel européen).
- Section 5.2 Explications Principe 1: La gestion du processus de coordination doit rester du ressort de la Confédération (OFAC) et ne pas être déléguée au canton. L'aéroport ne souhaite pas que les organisations et groupes d'intérêts privés participent au processus de coordination, cette participation risquant selon lui de rallonger la durée du processus et d'engendrer des blocages. Il lui paraît tout au plus envisageable que les principaux organismes et groupes d'intérêts privés concernés soient simplement consultés au cours du processus.
- Section 5.2 Explications Principe 2: L'idée d'adapter (de manière anticipée) les autres instruments de planification (plans directeurs cantonaux, plans d'affectation communaux) sur la base du protocole de coordination afin d'assurer leur cohérence est certes louable mais reste problématique puisque le protocole de coordination n'est pas en soi juridiquement contraignant et ne reflète pas l'état final de la procédure relative au PSIA.
- Section 5.3. Explications Principe 5: La mise à l'enquête simultanée du PSIA et des plans directeurs cantonaux paraît difficile à mettre en œuvre (alignement des calendriers).

- Section 5.3 Explications Principe 6: L'aéroport s'oppose à ce que « les tiers (organismes privés et groupes d'intérêts) [soient] fondés à demander la modification du PSIA » ; donner la possibilité à des organismes privés et groupes d'intérêts (particuliers) de remettre en cause de telles solutions ne nous paraît pas opportun et, en fin de compte, contre-productif. Il est inconcevable que tout nouveau projet, ou presque, nécessite une modification de la fiche PSIA.
- L'aéroport soutient la position de l'aéroport de Zurich.

### 3. **Aeroporto di Berna**

- Der Planungshorizont ist zu kurz angesetzt und soll im Einklang mit den Konzessionsspannen mindestens 30 Jahre betragen.
- Die Anforderungen an die Ausstattung der Flugplätze werden begrüsst. Damit wird auch eine entsprechende Gewichtung bei der Regelung der Finanzierungsfragen (bspw. Finanzierung der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen) erwartet.
- Der Entwurf ist mit dem Projekt AVISTRAT-CH zu koordinieren.
- Der Bund soll die Interessen der Flugplatzhalter mit dem Sonderfall Schweiz auf Stufe ICAO/EU/EASA dezidiert vertreten und den bestehenden Ermessensspielraum voll zugunsten des Luftfahrtstandorts Schweiz ausschöpfen.

### 4. **Flugplatz Dübendorf AG**

- Festlegungen im SIL haben Auswirkungen auf die Betreiber der Flugplätze. Da sich die Flugplätze nicht in der Hand des Bundes befinden, fehlen im Konzeptteil durchgehend Aussagen zur Finanzierung. Es sind im Konzeptteil Aussagen zu den Auswirkungen von Festlegungen im SIL auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit und Eigenwirtschaftlichkeit der Flugplätze zu machen (Schaffung günstiger Rahmenbedingungen).
- Die rudimentäre Kategorisierung in Flughäfen mit Zulassungszwang und Flugfelder ohne Zulassungszwang ist nicht mehr zeitgemäss und steht im Konflikt zum verkehrsbasierten Ansatz. Er ist mittelfristig durch den Begriff «unbeschränkter» oder «beschränkter öffentlicher Zugang» zu ersetzen und im Betriebsreglement zu regeln.
- Bei zivilen Umnutzungen ehemaliger Militärflugplätze ist von bestehenden ortsfesten Anlagen (und nicht von Neuanlagen) auszugehen.
- Der verkehrsbasierte Ansatz wird begrüsst, muss aber den unterschiedlichen Geschäftsmodellen Rechnung tragen, flexibel angewandt werden sowie die Wirtschaftlichkeit berücksichtigen. Bei den infrastrukturellen Mindestanforderungen an die Flugplätze, bei der Ausgestaltung von Konzession, Betriebsbewilligung etc. hat der Bund ebenfalls die Besonderheiten des jeweiligen Geschäftsmodells (greenfield, brownfield ...) sowie die Kosten für die Erfüllung der Mindestanforderungen zu berücksichtigen.

### 5. **AOPA Switzerland (aircraft owners and pilots association)**

- Die Verdrängung der Business Aviation (BA) / General Aviation (GA) von den Landesflughäfen schwächt die BA / GA, weil die Ausweichflugplätze eingeschränkte Betriebszeiten aufweisen und nicht als Anlagen «von öffentlichem Interesse» angeschaut werden. Somit ist den Flugfeldern mehr Gewicht zu geben, bspw. durch Anerkennung «von öffentlichem Interesse» (Kap. 2.2. Tabelle 1).
- Die Einschätzung der einzelnen Luftfahrtsparten ist äusserst subjektiv. So sind auch Flüge der Corporate Aviation für global tätige Firmen im öffentlichen Interesse.
- Der Planungshorizont ist mit Blick auf die Etablierung eines gewinnbringenden Betriebs eines Flugplatzes sowie auf die vorgängige Planungs- und Realisierungsphase auf mindestens 35 Jahren festzulegen.

## 6. **SWISS International Airlines AG**

- Die Revision sowie die Integration in den Sachplan Verkehr wird begrüsst.
- Die Erarbeitung der neuen Nachfrageprognose ist umgehend an die Hand zu nehmen. Der Konzeptteil ist zeitnah mit den Ergebnissen und den daraus abgeleiteten Massnahmen zur Lösung der Kapazitätsengpässe zu ergänzen. Der für die neue Prognose vorgeschlagene Prognosehorizont von 2050 ist nicht zielführend; es ist ein Prognosehorizont von 2040 zu wählen.
- Bei der Abwägung öffentlicher Interessen sind, namentlich bei den standortgebundenen Landesflughäfen, die luftfahrtpolitischen Interessen stets höher zu gewichte. Die kantonale Raumplanung darf die Entwicklung der bestehenden Infrastrukturen im Interesse der Volkswirtschaft nicht verunmöglichen. Können Nutzungskonflikte zwischen Luftverkehr und Siedlungsentwicklung nicht verhindert werden, so ist stets jene Lösung zu priorisieren, welche die Entwicklungsfähigkeit des Luftverkehrs am wenigsten beeinträchtigt (bspw. passive Schallschutzmassnahmen anstatt operative Beschränkungen).

## 7. **Aviasuisse (Associazione per l'aviazione svizzera)**

- Die SIL-Objektblätter der Landesflughäfen sind im Hinblick auf die Kapazitätsengpässe raschmöglichst so zu überarbeiten, dass die Engpässe beseitigt und Entwicklungsreserven geschaffen werden können. Dabei kann man sich an den einschlägigen Prognosen der internationalen Luftverkehrsorganisationen orientieren. Die spezifisch schweizerische Prognose kann parallel dazu erarbeitet werden.
- Die Priorisierung der Flugplätze sowie die Ausrichtung des Konzeptteils am «öffentlichen Interesse» (Beurteilung der Bedeutung der Anlagen im Gesamtsystem) wird begrüsst.
- Eine nachfrageorientierte Entwicklung der Landesflughäfen wird begrüsst. Es fehlen aber griffige Aussagen, wie dem Grundsatz der Nachfragebefriedigung am Flughafen Zürich nachgelebt werden kann.
- Die Betriebszeiten der Landesflughäfen müssen mindestens auf dem aktuellen Stand garantiert und / oder in die Leistungsziele für konzessionierte Flughäfen integriert werden.
- Die Umwidmung nicht mehr benötigter Militärflugplätze wie des Flugplatzes Dübendorf wird begrüsst.
- Die Festsetzung von Leistungs- und Kapazitätszielen für die Landesflughäfen ist vordringlich und schafft Rechtssicherheit.
- Die Verfahrensdauern sind angesichts der dynamischen Entwicklung der weltweiten Zivilluftfahrt zu straffen.

## 8. **skyguide (swiss air navigation services ltd)**

- Die unterschiedlichen Interessen (safety, Kapazität, Entwicklungspotenzial sowie Umwelt- und Bevölkerungsschutz) sind unter Nutzung des vorhandenen Spielraums zugunsten der Luftfahrt zu priorisieren und zu begründen.
- Es sind im Konzeptteil Vorgaben und Rahmenbedingungen für absehbare und mögliche neue Technologien und Entwicklungen aufzunehmen.
- Es Vorgaben zur Begrenzung / Verkürzung der Verfahrensdauer im Konzeptteil aufzunehmen.
- Der Planungshorizont 2030 ist zu kurz gefasst. Es ist eine Luftverkehrsprognose 2040 zu erstellen.
- Kap. 1.2.1: Aussenlandestellen mit Instrumentenflugverfahren wie Spitäler und Armeeeinrichtungen sind (nebst Flughäfen, Flugfelder und Flugsicherungsanlagen) im Konzeptteil aufzulisten.
- Kap. 1.2.2 / Kap. 3.3: In den Objektblättern sind auch Gebiete der elektromagnetischen Schutzzonen für Flugsicherungsanlagen festzulegen. Im Weiteren sind im «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» nicht nur die Hindernisflächen gemäss ICAO Annex 14, sondern auch die PANS-OPS Schutzflächen aufzunehmen.
- Kap. 2.8.2: Der Sachverhalt ist nicht korrekt wiedergegeben.

- Kap. 2.9.2: Die Entscheidungsgewalt über die An- und Abflugwege soll bei den Landesflughäfen in die Kompetenz des Bundes übergehen. Die An- und Abflugwege sind in den SIL-Objektblättern festzulegen. Zur Umsetzung von Massnahmen zum Erreichen der verbindlichen Leistungs- und Kapazitätsziele soll die Flugsicherung Unterstützung aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr erhalten.
- Kap. 3.1, Ergänzung Festlegung 12: *«Die radioelektrischen Signale von Flugsicherungsanlagen sind vor unakzeptablen Einflüssen zu schützen, da diese den Anforderungen der ICAO unterliegen.»*
- Kap. 4.1, Umformulierung Festlegung 3: *«Die Landesflughäfen verfügen über ~~eine Anflugkontrollstelle mit einem Kontrollturm sowie eine Kontrollzone (CTR) mit einem Nahverkehrsbereich (TMA) mit einem An- und Abflugverkehrsleitdienst sowie einer Kontrollzone (CTR) mit einer Platzverkehrsleitung.~~»*
- Kap. 4.2, Erläuterung zu Festlegung 3: Die Aussage ist falsch. Beim Konzept «IFR ohne Flugsicherung» kann lediglich die Platzverkehrskontrolle (Kontrollturm) ersetzt werden; ein An- und Abflugverkehrsleitdienst wird jedoch in jedem Fall benötigt.
- Kap. 4.6., Erläuterung Festlegung 1: Der Begriff «Bezirksleitstellen (ACC)» ist zu präzisieren.

#### 9. **Aero Club Svizzero (AeCS)**

- Die Unterscheidung zwischen öffentlichem und privatem Interesse sowie die Priorisierung des ersteren wird abgelehnt. Der öffentliche Luftverkehr ist nicht mit öffentlichem Interesse und privater Verkehr nicht mit privatem Interesse gleichzusetzen. Die Gesamtheit des privaten Luftverkehrs stellt genauso ein öffentliches Interesse dar wie die Gesamtheit des Veloverkehrs. Zudem dürfte ein Geschäftsflug mit einem Kleinflugzeug von höherem öffentlichen Interesse sein als ein mit Touristen besetztes Linienflugzeug, welches eine Feriendestination im Ausland anfliegt.
- Die GLP sind in den SIL-Konzeptteil zu integrieren.
- Kap. 3.1 Festlegung 3: Die Einhaltung internationaler Vorschriften kann nur von Flughäfen, aber nicht von Flugfeldern verlangt werden; Flugfelder fallen nicht unter ICAO Annex 14.
- Kap. 3.1 Festlegung 5: Die Bedeutung der Flugplätze kann sich nicht nach dem im öffentlichen Interesse stattfindenden Verkehr bemessen.
- Kap. 3.1 Festlegung 6: Es sind alle Trainingsflüge der Piloten als Flüge im öffentlichen Interesse zu zählen. Wenn der Bund die Ersterlangung einer Lizenz oder eines Ratings unterstützt, muss er auch die Aufrechterhaltung desselben unterstützen.
- Kap. 3.1. Festlegung 9: Flugfelder haben den Flügen «im öffentlichen Interesse» nicht Priorität einzuräumen. Diese Vorgabe verletzt die Eigentums- und Wirtschaftsfreiheit.
- Kap. 3.4 Festlegung 2: Die Erhebung emissionsabhängiger Landegebühren zielt ins Leere, solange die Zertifizierung neuer Technologien der Leichtaviatik auf derart grosse regulatorische Hürden stösst.
- Kap. 4.3 Festlegung 2: Flugfelder, auf welchen kein Flugverkehr im öffentlichen Interesse stattfindet, dürfen gemäss dem Prinzip der Eigentums- und Wirtschaftsfreiheit und dem Zugang zum Luftraum (öffentliche Sache im Gemeingebrauch) nicht benachteiligt werden.
- Kap. 4.3. Festlegung 6: Ein genereller Ausschluss neuer Wasserflugplätze wird abgelehnt.
- Kap. 4.4. Festlegung 1: Es ist nicht ersichtlich, weshalb Heliports primär Rettungs- und Einsatzflügen sowie Arbeitsflügen dienen sollen. Dies stellt einen unzulässigen Eingriff in die Eigentumsfreiheit dar.
- Kap. 4.4. Erläuterung Festlegung 3: Die Möglichkeit für Warenabfertigung auf Heliports ist im Konzeptteil nicht auszuschliessen.
- Kap. 4.4. Festlegung 4: Der beschränkte Zulassungszwang vermag den Anforderungen der Eigentumsgarantie kaum zu genügen.

#### 10. **Aerosuisse**

- Der Entwurf wird abgelehnt, weil das Thema der Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen darin vernachlässigt wird. Im Konzeptteil ist verbindlich aufzuzeigen, wie und bis wann die Kapazitätsengpässe behandelt werden. Das weitere Aufschieben der Kapazitätsfrage, die auch ohne neue Luftverkehrsprognose beantwortet werden kann, gefährdet die Konkurrenzfähigkeit des Luftfahrtstandorts Schweiz.
- Im Konzeptteil sind Vorgaben aufzunehmen, um die Verfahren zu straffen.
- Der Konzeptteil ist mit einer Luftverkehrsprognose 2040 zu ergänzen. Der Planungshorizont 2050 ist zu hoch angesetzt.
- Die unterschiedlichen Interessen sind im Konzeptteil zu priorisieren. Der nachfragegerechten Weiterentwicklung der standortgebundenen Landesflughäfen ist eine sehr hohe Bedeutung einzuräumen.
- Der Konzeptteil ist mit den Sachplänen Strasse und Schiene abzustimmen und es sind die nötigen Ausbauschritte einzuleiten, damit Schiene / Strasse die prognostizierte Passagierentwicklung bewältigen können.
- Die heute auf den Landesflughäfen geltenden Betriebszeiten inkl. Verspätungsabbau sind im Konzeptteil aufzuführen.

#### 11. **SIAA (Swiss International Airport Association)**

- Es sind mit höchster Priorität (neue Luftverkehrsprognose innert Jahresfrist) Lösungsvorschläge für die Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen zu erarbeiten, mit dem Projekt AVISTRAT-CH zu koordinieren und im Sachplan umzusetzen.
- Der Konzeptteil identifiziert die wichtigen öffentlichen Interessen, verzichtet aber weitgehend auf eine Abwägung und Priorisierung derselben. Der Konzeptteil hat aufzuzeigen, welche negativen Auswirkungen auf die Umwelt zugunsten einer nachfragegerechten Entwicklung in Kauf genommen werden. Dabei ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Landesflughäfen standortgebundene Infrastrukturen von nationalem Interesse sind.
- In den Konzeptteil sind Vorgaben zur Straffung der Verfahren (SIL, Genehmigungsverfahren) aufzunehmen.

#### 12. **Associazione svizzera degli aerodromi (ATA)**

- Der Planungshorizont ist zu kurz angesetzt und soll im Einklang mit den Konzessionsspannen mindestens 30 Jahre betragen.
- Der verkehrsbasierte Ansatz schafft bei den Regionalflugplätzen Probleme mit dem Zulassungszwang.
- Der Entwurf ist unbedingt mit dem Projekt «Zukunft der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen» sowie mit dem Projekt «AVISTRAT-CH» zu koordinieren.
- Umnutzungen in zivile Flugplätze sind lärmrechtlich als bestehende ortsfeste Anlagen zu qualifizieren.
- Kap. 4.2: Es stellt sich die Frage, ob andere Regionalflugplätze (Sion, Samedan, St. Gallen-Altenrhein, Les Eplatures) nicht ebenfalls eine Anbindungsfunktion aufweisen. Im Zusammenhang mit den Vorgaben zur physischen Ausgestaltung und technischen Ausrüstung stellt sich die Finanzierungsfrage.
- Der SIL sollte auch Aussagen / Festlegungen zur Finanzierungsfrage beinhalten (diverse konkrete Änderungsvorschläge betreffend wirtschaftliche Tragfähigkeit und Eigenwirtschaftlichkeit der Flugplätze sowie finanzieller Verhältnismässigkeit von Massnahmen / Vorgaben).
- Die Praxis zum Umgang mit Abweichungen von den Normen und Empfehlungen der ICAO/EASA ist nicht im SIL zu regeln.
- Der Bund soll die Interessen der Flugplatzhalter mit dem Sonderfall Schweiz auf Stufe ICAO/EU/EASA dezidiert vertreten und den bestehenden Ermessensspielraum voll zugunsten des Luftfahrtstandorts Schweiz ausschöpfen.

### 13. Pro Flughafen

- Der neue Aufbau ist zweckmässig und übersichtlich. Die Stossrichtung der Revision (Orientierung am öffentlichen Interesse am Luftverkehr) wird begrüsst; die konkrete Umsetzung erfolgt aber noch zu wenig konsequent. Es sind namentlich für die Landesflughäfen klare Richtlinien und Grundlagen für die Abwägung der unterschiedlichen öffentlichen Interessen festzulegen.
- Den Festlegungen zu den Landesflughäfen wird uneingeschränkt zugestimmt. Das Vorgehen zur Behebung der Kapazitätsengpässe wird aber der Dringlichkeit des Problems nicht gerecht. Es sind unverzüglich Massnahmen zur Behebung der Kapazitätsengpässe zu erarbeiten und zu realisieren.
- Es bedarf im Kap. 5 Anpassungen und Verbesserungen zur Verkürzung der viel zu schwerfälligen Planungs- und Koordinationsprozesse.

### 14. Interessengemeinschaft (IG) Ostschweizer Luftfahrt

- Die Bestandesgarantie (vgl. Art. 24c RPG) für Anlagen, welche vor Einführung der Raumplanung erstellt wurden, ist für altrechtliche Flugplätze, insbesondere den Flugplatz Dübendorf, anzuwenden.
- Die Eigentumsгарantie (vgl. Art. 26 BV) ist auf die Luftfahrtinfrastruktur auf Bundesgelände anzuwenden. Der kantonale Richtplan Zürich widerspricht sowohl der Besitzstand- als auch der Eigentumsгарantie.
- Mit der Schaffung von «Luftfahrtentwicklungszonen» ist ein neues Instrument zur raumplanerischen Vorsorge für künftige Luftfahrtinfrastrukturen zu schaffen, welche über die Flugplatzperimeter hinausreichen oder künftige Ersatzstandorte ermöglichen.
- Das LFG ist zu überarbeiten, damit die systemischen Nachteile zulasten der Luftfahrt gegenüber den anderen Verkehrsträgern (Schiene, EBG) aufgehoben werden können.

### 15. Association des usagers de l'aéroport de Sion

- L'horizon de planification est trop court.
- Pour l'association, il faut coordonner le projet de révision de la partie conceptuelle du PSIA et le projet AVISTRAT-CH.
- Au regard des problèmes de capacités rencontrés par les aéroports nationaux, les aérodromes régionaux ont un rôle à jouer pour délester ces derniers. Il faut donc soutenir davantage le développement des aérodromes régionaux.
- Il y a lieu d'accroître le financement du service de la navigation sur les aérodromes régionaux via le Financement spécial du trafic aérien.
- Le projet ne prend pas en compte les disparités dans la qualité des infrastructures des aérodromes. En ce sens, Sion, qui dispose d'une excellente infrastructure, est certainement une alternative valable pour délester l'aéroport de Genève.
- L'utilisation de l'aéroport de Sion comme aéroport de dégagement n'est pas claire. En raison de son emplacement et de ses accès autoroutiers, l'aéroport de Sion devrait faire partie des aérodromes régionaux avec fonction d'interconnexion.

### 16. Associazione locarnese e bellinzonese per l'aeroporto cantonale

- Tabella 4: a Locarno sono presenti sia la «segnalazione luminosa» della pista principale, che il «servizio di navigazione aerea».
- A differenza dello PSIA 2000, non si formula nessuna indicazione relativa al potenziale di sviluppo dei singoli aeroporti. In un documento pianificatorio, questa mancanza va colmata. Per Locarno, il potenziale di sviluppo deve restare quello del 2000.

**17. Association en faveur de l'aéroport de Genève**

- Section 5.2: Les modifications liées au processus de coordination ne paraissent pas comme étant impératives. Associer plus étroitement les groupes d'intérêts privés pourrait être contre-productif. Il n'est pas improbable que certaines associations saisissent cette opportunité à des fins strictement dogmatiques et dans le souci de freiner, voire de bloquer le processus de coordination.

**18. Air Zermatt**

- Die GLP sind im SIL-Konzeptteil beizubehalten, bis das hängige Bundesgerichtsverfahren abgeschlossen ist.

## **5 Economia / Imprese**

**1. economiesuisse (Federazione delle imprese svizzere)**

- Die strategische Stossrichtung des LUPO 2016 zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen ist konsequent umzusetzen.
- Nationale Belange bei der Entwicklung der Landesflughäfen höher gewichten.
- Die Aktualisierung der Luftverkehrsprognose wird begrüsst. Deren Zeithorizont ist auf 2040 auszurichten und die Prognose soll rasch (1 Jahr) erstellt werden.
- Der Entwurf listet die unterschiedlichen Interessen zwar auf, verzichtet aber auf eine umfassende Abwägung und Priorisierung der Interessen. Bei der Abwägung ist der Standortgebundenheit der Landesflughäfen Rechnung zu tragen. Die luftfahrtspezifischen Interessen sind wo immer möglich zu priorisieren.
- Reduktion der Verfahrensdauer (SIL Zürich: 16 Jahre)

**2. Unione sindacale svizzera (USS)**

- Die Festlegungen fokussieren zu stark auf die Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs.
- Die Arbeitsbedingungen im Luftverkehr sind, auch im Hinblick auf die «safety», an diejenigen im öV anzugleichen (Gesamtarbeitsvertrag).
- Die (mögliche) Internalisierung der externen Kosten (Ticketabgabe) ist in der Luftverkehrsprognose mit zu berücksichtigen (tiefere Nachfrage).
- Der Vorrang des Schienenverkehrs vor dem Luftverkehr (Personen- und Güterverkehr) ist in den Festlegungen zu verankern (Kap. 3.2).
- Die externen Kosten des Luftverkehrs sind durch eine Klimaticket-Abgabe teilweise zu internalisieren (Kap. 3.4).

**3. Unione svizzera delle arti e dei mestieri (USAM)**

- Der Entwurf wird abgelehnt, da er keine Lösung für die Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen enthält.
- Der Planungshorizont sollte im Einklang mit den Konzessionsspannen stehen und die Prognose bis 2040 reichen.
- Der nachfragegerechten Weiterentwicklung der standortgebundenen Landesflughäfen ist sehr hohe Priorität einzuräumen.

**4. Centre patronal**

- L'horizon de planification 2030 (prévisions de trafic aérien) est trop court.
- Le projet ne propose aucune piste concrète pour résoudre les problèmes de capacités.
- La réglementation régissant l'infrastructure aéronautique est trop dense ce qui contribue à aggraver les problèmes de capacités.
- L'approche basée sur le type de trafic paraît arbitraire et le Centre patronal s'y oppose.
- La protection de l'environnement ne doit pas prendre le pas sur la nécessaire satisfaction des besoins en matière de capacité ou d'horaires.



- S'il est louable d'ouvrir les aérodromes à diverses catégories d'usagers, il en réçèle quelques effets indésirables. En outre, il ne saurait être question d'imposer d'admettre toute catégorie d'usagers, notamment sur les champs d'aviation.

#### 5. **Zürcher Bankenverband**

- Die Revision und deren generelle Stossrichtung sowie die Aktualisierung und Erweiterung der Luftverkehrsprognose werden begrüsst.
- Die Verfahrensdauer (SIL-Objektblätter, Genehmigungsverfahren) ist zu verkürzen.
- Unverzögliche Erarbeitung und Realisierung von Massnahmen zur Behebung der Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen (namentlich Zürich).

Le richieste avanzate nei pareri delle tre imprese che hanno preso parte alla procedura di partecipazione non presentano problemi o argomenti che non siano già contenuti nei numerosi pareri presentati dai Cantoni, dai Comuni, dalle organizzazioni, dalle associazioni o dai partiti politici. Per tale ragione non si è proceduto a una valutazione separata.

## 6 **Partiti politici**

### 1. **PLR (I Liberali) Svizzera**

- Le PLR rejette le plan sectoriel tel que proposé. La thématique des contraintes de capacité n'y est pas abordée de manière suffisamment concrète.
- Un calendrier plus serré doit être adopté pour l'adaptation des conditions cadres nécessaires à la suppression des contraintes de capacité.

### 2. **UDC (Unione democratica di centro) Svizzera**

- Lehnt Entwurf ab, da die zentrale und drängende Frage der Kapazitätserweiterungen darin weiter vernachlässigt wird.
- Es ist eine Luftverkehrsprognose innerhalb eines Jahres zu erstellen.
- Es ist (zusammen mit den Landesflughäfen) ein straffer Zeitplan mit Massnahmen zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe zu erarbeiten.
- Die Frist für den SIL-Prozess (bis Genehmigung Objektblatt) ist auf maximal vier Jahre zu beschränken.

### 3. **PS (Partito socialista) Svizzera**

- Einführung einer Kerosinsteuer sowie einer Ticketabgabe (Erträge zugunsten des Klimaschutzes) sowie Internalisierung externer Kosten. Die finanzielle Privilegierung des Luftverkehrs (MwSt., CO<sub>2</sub>-Abgabe) sind abzuschaffen.
- Der Entwurf fokussiert einseitig auf die Luftverkehrsnachfrage und begünstigt damit private stakeholder.
- Der Bund soll zusammen mit Fluggesellschaften, Flughäfen sowie Forschungsanstalten Pilotversuche starten, um einzelne Strecken auf erneuerbare Treibstoffe umzustellen.
- LUPO 2016 ist nicht demokratisch legitimiert.
- Es fehlen Prognosedaten für die Landesflughäfen, Transparenz über die Transitpassagiere und über den militärischen Luftverkehr sowie Informationen zu den GLP.
- Das Pariser Klimaabkommen ist im Entwurf zu erwähnen und der SIL ein Einklang damit zu bringen. Die Luftfahrt hat ebenfalls ihren Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.
- NSG im Perimeter des Flughafens Zürich (Flachmoore) sind zwingend zu erhalten.

- Es sind Massnahmen zu treffen, damit der Schienenverkehr nicht mit Dumpingpreisen bei der Luftfahrt konkurriert wird. Die internationalen Bahnverbindungen ins europäische Umland sind zu verbessern, so dass Distanzen bis 1500 km mit der Bahn zurückgelegt werden können.
- Die Arbeitsbedingungen der Luftfahrt müssen dieselben Standards wie bei den öV-Unternehmen auf Schiene und Strasse erreichen.
- Die IGW sind für alle Flughäfen, Flugfelder und Heliports einzuhalten.
- Es ist für Landes- und Regionalflughäfen eine Nachtflugsperrung von 22-7 Uhr zu gewährleisten.
- Die Luftverkehrsprognosen sind nach unten anzupassen und haben lenkungswirksame Massnahmen zu berücksichtigen. Eine Verlagerung von Flugverkehr aus dem Ausland in die Schweiz ist zu vermeiden.
- Von Regionalflughäfen sind keine Linienflüge zu den Landesflughäfen durchzuführen.
- Interessengruppen sind in den SIL-Prozess einzubeziehen und Änderungen des SIL sollen auch von Dritten (Interessengruppen) beantragt werden können.

#### 4. **I Verdi Svizzera**

- 1. Teil der Stellungnahme ist eine Kurzfassung der Stellungnahme Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG)
- Die Regional- und Militärflughäfen sind nicht zur Erweiterung des Luftverkehrs zu nutzen. Der Luftverkehr muss sinken, um die Klimaziele zu erreichen.
- Stopp des Flughafenausbaus, Internalisierung der externen Kosten, Verkehrsverlagerung auf die Schiene
- Die IGW sind zwingend für alle Flugplätze einzuhalten. Ausnahmen sollen nur für Rettungsflüge möglich sein.
- Nachtflugsperrung auf den Landesflughäfen von 22-7 Uhr
- Das Koordinationsprotokoll ist zu veröffentlichen.
- Bei einer Änderung des SIL (Konzeptteil, Objektblatt) ist in jedem Fall (auch bei marginalen Änderungen) eine öffentliche Mitwirkung durchzuführen.
- Änderungen des SIL können auch von Dritten (private Organisationen und Interessengruppen) beantragt werden.

#### 5. **I Verdi Basilea Campagna**

- Die wirtschaftliche Bedeutung der Landesflughäfen wird übergewichtet. Keine ausgewogene Gewichtung der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit.
- Der Entwurf stellt gegenüber dem geltenden Konzeptteil aus Sicht der Umwelt einen klaren Rückschritt dar.
- Im Widerspruch zum «Raumkonzept Schweiz» soll die Bedeutung der Landesflughäfen nicht nur erhalten, sondern deutlich gestärkt werden.
- Die Planungssicherheit der Konzessionäre wird besser sichergestellt als diejenige von Kantonen und Gemeinden.
- Im SIL-Prozess ist eine Risikoanalyse vorzunehmen und im Objektblatt sind Risikokarten (Drittschäden) festzulegen.
- Das Koordinationsprotokoll ist zu veröffentlichen.

#### 6. **PS Fällanden**

- vgl. Musterstellungnahme 34/35

#### 7. **PLR Allschwil Schönenbuch**

- Änderung Kap. 4.1 Festlegung 4: «Die bestehenden Betriebszeiten der Landesflughäfen sind aneinander auf 6-22 Uhr anzupassen.»
- CVP (Christlichdemokratische Volkspartei) Allschwil-Schönenbuch
- vgl. Stellungnahme Gemeinde Allschwil

#### 8. Forum Wangen-Brüttisellen

- Die Auslagerung der Business Aviation vom Flughafen Zürich nach Dübendorf wird abgelehnt.
- Die Luftverkehrsnachfrage als Maxime im SIL wird in Frage gestellt.
- Es fehlen klare Luftverkehrsprognosen im Linien- und Charterverkehr und zu den militärischen Flugbewegungen.
- Die Interessen (Lärmschutz, Klimaschutz etc.) weiterer wichtiger Anspruchsgruppen werden gar nicht oder mangelhaft berücksichtigt.
- Der Entwurf enthält zahlreiche schwammige Formulierungen («kann», «soll», «möglichst»). Die Vorgaben sind verbindlicher zu formulieren und es sind Sanktionen bei Nichteinhaltung aufzunehmen.
- Rest der Stellungnahme: vgl. Musterstellungnahme 34/35

#### 9. Bürgerforum Küsnacht

- vgl. Stellungnahme Flugschneise Süd-NEIN

### 7 Associazioni di tutela e organizzazioni ambientaliste

#### Nazionali

##### 1. Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute COTAS (Cesar Cotas)

- Da der Konzeptteil entscheidende Lücken (Prognosedaten für Landesflughäfen, Daten zu Umsteigepassagiere, militärischer Flugverkehr, GLP) aufweist und die BV (Nachhaltigkeitsartikel) verletzt, ist er zu überarbeiten und nochmals neu aufzulegen.
- Der Begriff des öffentlichen Interesses ist zu konkretisieren und den Umweltinteressen für eine korrekte Interessenabwägung gegenüberzustellen. Der Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Luftverkehrs ist beim Interessenausgleich höher zu gewichten.
- Der SIL muss mit den Zielen des von der Schweiz ratifizierten Pariser Klimaabkommens vereinbar sein. Für den Schweizer Luftverkehr ist ein CO<sub>2</sub>-Budget zu erstellen, auf die Flughäfen aufzuteilen und eine Priorisierung der Flugarten vorzunehmen.
- Insbesondere für Kurzstreckenflüge ist auf eine Verlagerung zum Schienenverkehr hinzuwirken.
- Es sind neue Überlegungen anzustellen, wie die begrenzte Anzahl Slots auf den Landesflughäfen zum grösstmöglichen Nutzen der Bevölkerung genutzt werden können (bspw. Versteigerung an den Meistbietenden mit Abführung der Erträge an die Standortkantone und den Bund).
- Der Luftverkehr soll sich künftig stärker an den Kosten der Umweltbelastungen beteiligen. Die Erträge sind den Standortkantonen und dem Bund abzuliefern.
- Die Anzahl lärmbelasteter Personen muss massiv reduziert werden. Die Betriebszeiten der Landesflughäfen sind grundsätzlich auf 7-22 Uhr zu definieren; bei den restlichen Flugplätzen ausnahmslos auf 7-22 Uhr.
- Das raumplanerische Instrument der Abgrenzungslinie soll im Sinne der Planungs- und Rechtssicherheit Bestand haben.
- Die Nachfrage nach Flugreisen wird im Konzeptteil als gegeben angeschaut. Die starke Zunahme des Luftverkehrs basiert zu einem wesentlichen Teil aufgrund zweifelhafter und aggressiver Geschäftsmodelle von Billigfluggesellschaften. Die Prognosen für die Landesflughäfen sind neu zu beurteilen und nach unten zu korrigieren. Sie sollen eine Verkehrsverlagerungspolitik (auf die Schiene) beinhalten.
- Eine Verlagerung von Luftverkehr aus dem benachbarten Ausland in die Schweiz ist zu unterbinden.

- Der Konzeptteil soll sich nicht zu stark auf den LUPO 2016 beziehen, weil dieser wenig demokratisch legitimiert ist, die Zeithorizonte von LUPO und SIL deutlich verschieden sind und er keine Grundlage für einen nachhaltigen Luftverkehr darstellt.
  - diverse konkrete Änderungsanträge am Text (Festlegungen und Erläuterungen) im Sinne der obigen Anträge.
2. **WWF Svizzera / ATA Svizzera / Fondazione svizzera per l'energia (FSE) / Lega svizzera contro il rumore**
- vgl. Stellungnahme der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG)
3. **Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen (SSF)**
- Der Konzeptteil stellt auf den LUPO 2016 ab, welcher nicht demokratisch legitimiert ist.
  - Die Nachfrageorientierung wird abgelehnt.
  - Der Konzeptteil widerspricht dem Grundsatz der Nachhaltigkeit.
  - Lediglich der Linienverkehr liegt im öffentlichen Interesse. Der verkehrsbasierte Ansatz, aufgrund welches selbst privaten Flugfeldern ein gewisses «öffentliches Interesse» zukommt, wird abgelehnt.
  - Die Unterteilung in Flugfelder mit und Flugfelder ohne beschränkten Zugang verletzt geltendes Luftfahrtrecht.
  - Die Schweizer Flugplatzinfrastruktur ist massiv überdimensioniert.
  - Es sind Lenkungsmaßnahmen zu treffen, um Zugverbindungen auf Kurzstrecken bis 500 km attraktiver zu machen.
  - Die Möglichkeit zur Gewährung von Erleichterungen für gewisse Heliports wird abgelehnt.
  - Es ist auf nationaler Ebene eine Flugticketabgabe einzuführen.
  - Es ist für die Landesflughäfen eine einheitliche Nachtflugsperrung von mindestens 7 Stunden umzusetzen.
  - Die regionale Anbindung an den öffentlichen Luftverkehr durch die beiden Flughäfen Bern-Belp und Lugano ist eine Illusion (Skywork-Grounding).
  - Interessengruppen und Schutzverbände sind am Koordinationsprozess zu beteiligen und das Koordinationsprotokoll nach Abschluss des Koordinationsprozesses zu veröffentlichen.
  - Eine parallele Auflage von SIL-Objektblatt und Genehmigungsverfahren ist nur ausnahmsweise durchzuführen.
  - zahlreiche konkrete Änderungsanträge am Text (Festsetzungen und Erläuterungen) gemäss obigen Anträgen
4. **Mountain Wilderness**
- Einbezug der GLP in den Konzeptteil und Erarbeitung von Objektblättern zu den 40 GLP mit spezifischen Nutzungsbedingungen.
5. **Conferenza dei delegati della protezione della natura e del paesaggio**
- Kap. 1.4: Ergänzung mit der «Strategie Biodiversität Schweiz».
  - Kap. 3.3 Erläuterungen Festlegung 1: Es ist klar darzulegen, dass in intensiv genutzten Gebieten ein ökologischer Ausgleich realisiert werden muss.
  - Kap. 3.4 Festlegung 2: «*Schutz der Bevölkerung und Umwelt vor Immissionen ...*»
  - Kap. 4.5 Festlegung 4: Eine zivile Mitbenützung eines Militärflugplatzes findet immer ausserhalb der militärischen Betriebszeiten statt. Dies führt dazu, dass die zivile Mitbenützung zu einer wahrnehmbaren Erhöhung der Lärmbelastung führt. Folglich kann ein Militärflugplatz, bei dem die IGW bereits aufgrund der militärischen Nutzung überschritten wird, nicht zivil genutzt werden.

**6. Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio**

- Gemäss Kap. 3.1 Festlegung 9 (fünfter Punkt) und Kap. 4.3 Festlegung 7 soll ehemalige Militärflugplätze in zivile Flugfelder umgenutzt werden, sofern nicht überwiegende Interessen der Raumplanung oder der Umwelt entgegenstehen. Damit wird die Umnutzung zum Regelfall. Dies widerspricht dem Kap. 4.3 Festlegung 2, wonach sich Anzahl und Verteilung der Flugfelder u. a. am Ziel der räumlichen Ausgewogenheit orientieren. Der Festlegung 9 in Kap. 3.1 und der Festlegung 7 in Kap. 4.3 sind restriktiver zu formulieren (vgl. Vorschlag).

**7. Stiftung gegen Fluglärm**

- unterstützt die Stellungnahmen der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG) und des Vereins Flugschneise Süd-NEIN.

**8. Bürgerinitiative für solidarische Fluglärmverteilung (Fluglärmsolidarität)**

- unterstützt die Stellungnahme des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

**Aeroporto di Zurigo**

**1. Dachverband Fluglärmenschutz (Flughafen Zürich)**

- vgl. Stellungnahme der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG)

**2. Flugschneise Süd-NEIN [die Stellungnahme wird von 5199 Privaten unterstützt]**

- Der LUPO 2016 ist demokratisch nicht legitimiert und kann folglich nicht als quasi-rechtsverbindliche Grundlage für den SIL herangezogen werden.
- Dem Schutz der Bevölkerung ist beim Interessenausgleich mehr Gewicht beizumessen. Als grösste Herausforderung sind nicht die Kapazitätsengpässe, sondern der faire Interessenausgleich festzuschreiben.
- Die Luftverkehrsprognosen sind nach unten zu korrigieren.
- Kapazitäts- und Leistungsziele für die Landesflughäfen sind nur im Umfang einer Grundversorgung für die lokale Bevölkerung festzulegen.
- Die Betriebszeiten der Landesflughäfen sind auf 7-22 Uhr festzulegen. Auf eine Bezugnahme zu den Betriebszeiten im europäischen Ausland ist zu verzichten.
- Der Luftverkehr hat sich stärker an den Kosten der Umweltbelastungen zu beteiligen. Die Erträge daraus sind den Standortkantonen, dem Bund oder den Geschädigten abzuliefern.
- Die Verlagerung von Passagieraufkommen aus dem benachbarten Ausland die Schweiz ist abzulehnen.
- Es ist im SIL deutlich hervorzuheben, dass Starts und Landungen grundsätzlich nicht über dicht besiedeltes Gebiet zu erfolgen haben und Lärmemissionen zu vermeiden resp. zu reduzieren sind.
- Es sind Überlegungen anzustellen, wie die begrenzte Anzahl Slots auf den Landesflughäfen zum grösstmöglichen Nutzen der Bevölkerung genutzt werden können (bspw. Versteigerung an den Meistbietenden mit Abführung der Erträge an die Standortkantone und den Bund).
- Zugverbindungen sind als Alternative zu innereuropäischen Flugreisen zu fördern (Staatsbeiträge, Zweckbindung von Lenkungsabgaben aus dem Luftverkehr).

**3. IG pro Zürich 12 (12 Wohnbaugenossenschaften in Zürich-Schwamendingen)**

- vgl. Stellungnahme Flugschneise Süd-NEIN

#### 4. **IG Nord**

- Der Entwurf stellt die föderale Stufenordnung in der Raumplanung um die Landesflughäfen in Frage und marginalisiert die Rolle der Gemeinden. Den Gemeinden gehen mit dem SIL bei der Erstellung ihrer Nutzungspläne substanzielle Gestaltungsfreiheiten verloren. Die Gemeinden sind deshalb von Beginn, systematisch und ohne Ausnahme in Überarbeitung des SIL-Konzeptteils sowie der Objektblätter einzubeziehen; eine Anhörung zum fertiggestellten Entwurf genügt nicht als Einbezug.
- Im Weiteren sind die Gemeinden von den Behörden aller Stufen darin zu unterstützen, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken. Hierzu bedarf es einer qualitativ hochstehenden Planung (bspw. Testplanungen). Der Einbezug der Gemeinden durch den Bund von Beginn an ist eine methodische Notwendigkeit, um die nötige Qualität der Raumplanung und die Abstimmung zwischen den Anliegen der Luftfahrt und der Raumplanung zu erreichen.
- Der Kanton Zürich kann die Interessen der Gemeinden nicht adäquat vertreten, da er sich in einem Interessenkonflikt befindet.
- Unter Einbezug künftiger Lärminderungen ist die Festlegung einer neuen Abgrenzungslinie mit dem Horizont 15-25 zu prüfen.

#### 5. **Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich**

- Der LUPRO 2016 ist nicht demokratisch legitimiert.
- Die reine Nachfrageorientierung steht im Widerspruch zur Nachhaltigkeitsstrategie der Schweiz. Die Luftfahrtprognose geht der Frage, wie und durch was die Nachfrage beeinflusst werden kann, nicht nach und berücksichtigt keine lenkungswirksamen Massnahmen. Die Prognosen fallen aufgrund der Bevorzugung des Luftverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern (Steuerbefreiung etc.) zu hoch aus.
- Der Entwurf zeigt die sachpolitischen Zielsetzungen des Bundes auf, der Abstimmung mit den anderen Raumordnungszielen wird aber zu wenig Gewicht beigemessen.
- Die Einbettung des SIL in sein planerisches und rechtliches Umfeld ist im geltenden Konzept besser dargestellt.
- Die Frage, wieweit (z. Bsp. für welche Verbindungen) der Flughafen Zürich eine Hubfunktion erfüllen soll oder nicht, ist aus volkswirtschaftlicher Sicht im Entwurf zu beurteilen.
- Kap. 2.4 Abb. 11: Es ist die Entwicklung der Flugbewegungen in den Nacht- und Tagesrandstunden aufzuzeigen.
- Am Flughafen Zürich ist eine Nachtsperre von 22-7 Uhr (mit minimal möglichen Bewegungen zwischen 22 und 23 Uhr resp. 6 und 7 Uhr) festzulegen.
- Auf eine Bezugnahme der Betriebszeiten der Landesflughäfen zu denjenigen im europäischen Ausland ist zu verzichten.
- Ein verstärkter Bundeseinfluss auf die Landesflughäfen wird abgelehnt.
- diverse konkrete Änderungsanträge zu den Festlegungen in den Kap. 3. und 4. im Sinne der obigen Anträge.

#### 6. **Region OST**

- Der LUPRO 2016 ist nicht demokratisch legitimiert. Die Rolle des LUPRO ist im Verfahren festzulegen. Um verbindliche Vorgaben machen zu können muss der LUPRO vom Parlament verabschiedet werden.
- Der Entwurf steht im Widerspruch zur Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes. Die Vereinbarkeit des SIL, der Wachstum in einem klimarelevanten Bereich stipuliert, mit der Energiestrategie 2050 und dem Pariser Klimaabkommen ist nachzuweisen.
- Die Nachfrageprognose (Intraplan 2030) ist für die Planung ungenügend. Eine langfristige Luftverkehrsprognose 2050 wird begrüsst.
- Die Abstimmung mit dem Raumkonzept Schweiz ist zu wenig ersichtlich. Die Schnittstelle zur Raumplanung ist zu vertiefen.
- Die Einbettung des SIL in sein planerisches und rechtliches Umfeld ist im geltenden Konzept besser dargestellt.

- Der Konzeptteil ist zu ergänzen, dass eine Interessenabwägung bezüglich volkswirtschaftlichen Nutzens der Hubfunktion und Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Lärm zwingend ist und die von IGW-Überschreitungen betroffene Fläche nicht wachsen darf. Die Fläche ist mittels technischer und betrieblicher Verbesserungen zu reduzieren.
- Die Einhaltung der geltenden Betriebszeiten ist am Flughafen Zürich durchzusetzen (Verspätungen) und es soll eine Nachtflugsperrung von 23-6 Uhr gelten. Die Öffnungszeiten der Landesflughäfen sind unabhängig vom Ausland festzusetzen.
- Der Konzeptteil hat grundlegende Überlegungen über Nachfrageorientierung resp. Wachstumsbeschränkungen für den Flugverkehr zu beinhalten.
- wenige konkrete Änderungsanträge zu den Kap. 3 und 4

#### 7. **IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN**

- Eine Auslagerung der Geschäftsfliegerei von Zürich-Kloten nach Dübendorf ist weder notwendig noch zweckmässig.
- Der Entwurf beantwortet die Frage, wieviel Flugverkehr die Schweiz tatsächlich braucht sowie raumplanerisch, ökologisch und gesellschaftlich verkraftbar ist, nicht.
- Es fehlen klare Luftverkehrsprognosen zur Entwicklung im Linien- und Charterverkehr. Frühere Prognosen lagen vollkommen daneben.
- Der Entwurf nimmt die Interessenabwägung einseitig zugunsten der Luftfahrt vor und berücksichtigt den Schutz der Bevölkerung, der Umwelt und Natur sowie Aspekte der Nachhaltigkeit zu wenig.
- Der LUPPO 2016 ist demokratisch nicht legitimiert.
- Der Entwurf soll konkrete Massnahmen / Auflagen zur Begrenzung der Klimawirkung des Luftverkehrs enthalten. Die relevanten internationalen Klimaabkommen sind im Entwurf zu erwähnen.
- Die betroffenen Gemeinden sind in jedem Fall am Koordinationsprozess zu beteiligen.
- Es sind Aussagen zur Anzahl der Transitpassagiere der Landesflughäfen und zum volkswirtschaftlichen Nutzen dieser Klientel zu machen.
- Rest der Stellungnahme: vgl. Musterstellungnahme 34/34

#### **Aeroporto di Ginevra**

1. **Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)**
  - Synthèse de la prise de position de la Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR)
2. **Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (ADIHQC)**
  - Synthèse de la prise de position de la Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR)
3. **Association Le Signal**
  - L'association refuse que la procédure de participation ait lieu au début des vacances d'été.
  - Le modèle de croissance tiré par la demande sur lequel se base le projet doit être sérieusement remis en question. D'autant plus que Genève possède un aéroport urbain.
  - L'association demande d'appliquer un moratoire sur toute nouvelle destination de loisirs (notamment les destinations low-cost), afin d'une part de prendre le temps de réfléchir au lien de causalité entre l'offre et la demande et d'orienter le public vers d'autres moyens de transport. Le projet ne propose aucune réflexion sur le type de modèle aérien dont la Suisse a réellement besoin et ne tient pas compte du principe de précaution.

- Une consultation publique doit être organisée pour toute modification (même mineure) du PSIA (partie conceptuelle ou fiches.
  - Par souci d'égalité de traitement, les heures d'exploitation des aéroports suisses devraient être harmonisées et comprises entre 6h00 et 22h00.
  - Il y a une contradiction manifeste entre les bonnes intentions énoncées dans le projet et la constatation que la partie conceptuelle en consultation continue d'offrir la possibilité aux exploitants aéroportuaires de dépasser les limites légales. Les aéroports doivent aussi respecter la loi.
  - Section 3.4: s'agissant des écotaxes, des minima communs à tous les aéroports nationaux doivent être instaurés. Il faudrait en outre définir clairement quelles classes d'aéronefs, en termes de bruit et en termes de pollution, se verraient interdire l'accès aux aéroports suisses.
  - Dans le souci d'éviter les malentendus, les explications jointes à chaque décision devraient bénéficier du même degré de contrainte que les principes édités en bleu.
  - Il faudrait procéder à une pesée entre les coûts (notamment santé fragilisée, pertes de valeur foncière, déficits scolaires liés au manque de concentration, etc.) et les bénéfices d'une augmentation du trafic aérien.
  - Les priorités (économie, sécurité, environnement) avancées par le PSIA doivent être revues compte tenu de ce que la mission d'un État est, en priorité, de protéger ses citoyens.
  - Le degré effectif de contrainte de la partie conceptuelle pour les acteurs (autorités, concessionnaires, etc.) ne ressort pas clairement du projet et devrait être précisé.
  - L'orientation générale du projet est en contradiction avec une politique durable des transports et la lutte contre le réchauffement climatique. Des efforts restent à faire pour responsabiliser de façon concrète les compagnies selon le principe du pollueur / payeur et la mise en place de mesures illustrant le principe de précaution reste à concrétiser.
4. **Association des intérêts de Vernier-Village**
    - Cf. la prise de position de l'association Le Signal
  5. **Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix (ADMF)**
    - Cf. la prise de position de l'association Le Signal
  6. **Association des intérêts d'Aïre-Le Lignon**
    - Cf. la prise de position de l'association Le Signal

## **Aeroporto di Basilea-Mulhouse**

1. **Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen**
  - Die Gesundheits- und Klimaschäden des Luftverkehrs sind stärker zu berücksichtigen.
  - Es hat an allen Landesflughäfen von 23-6 Uhr eine Nachtflugsperrung zu gelten.
  - Basilea-Mulhouse: keine zweite Nordsüd-Piste am Euroairport, Plafonierung der Flugbewegungen auf 100 000 pro Jahr und bei Ausbauten UVP nach Espoo
  - Die Lärmgrenzwerte sind gemäss BGE zu revidieren.



## **Altro**

1. **Vereinigung gegen Fluglärm** [Kanton Bern]
  - Der Konzeptteil basiert auf ungenügenden oder falschen Grundlagen und verletzt Art. 2 der BV (Nachhaltigkeit).
  - Er stellt das Interesse der Luftfahrtbranche als öffentliches Interesse an Luftverkehrsleistungen dar.
  - Er widerspricht den klimapolitischen Zielen und den internationalen Verpflichtungen der Schweiz.
  - Die Anzahl lärmbelasteter Menschen ist aus gesundheitlichen Gründen zu reduzieren, insbesondere nachts und an den Tagesrandzeiten. Auf Regionalflughäfen und Flugfeldern ist eine Nachtsperre von 22-7 Uhr zu gewährleisten. Die Betriebszeiten sind keinesfalls auszudehnen.
  - Die Nachfrage nach Flugreisen wird als gegeben betrachtet. Das Mobilitätsverhalten ist durch die Luftfahrtpolitik zu lenken und die Nachfrage um den Pushfaktor zu bereinigen. Die Grenzen des Wachstums sind erreicht.
  - Dem LUPO 2016 fehlt die demokratische Legitimität.
  - Der Luftverkehr muss seine externen Kosten internalisieren. Umwelt- und Klimaschutz sind stärker als Interessen der Luftfahrt zu gewichten. Die Lärmgrenzwerte für Fluglärm sind nach unten anzupassen.
  - Die Sicherheitskosten auf den Landesflughäfen sind durch die Flugpassagiere zu finanzieren.
  - Die Verlagerung von Flugverkehr von den Landesflughäfen auf die Regionalflughäfen und Flugfelder wird abgelehnt.
  - Ein verstärkter Bundeseinfluss wird abgelehnt.
  - konkrete Änderungsvorschläge zu den Festlegungen der Regionalflughäfen und Flugfelder
2. **Schutzverband Aktion gegen Fluglärm Altenrhein**
  - vgl. 1. Teil der Stellungnahme des Schweizerischen Schutzverbands gegen Flugemissionen (SSF)
3. **Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen**
  - 1. Teil (Verfahrensantrag) vgl. Stellungnahme der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG)
  - 2. Teil vgl. Teile der Stellungnahme des Schweizerischen Schutzverbands gegen Flugemissionen (SSF)
4. **Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs**
  - vgl. Stellungnahme des Schweizerischen Schutzverbands gegen Flugemissionen (SSF)

## **8 Altre associazioni e organizzazioni**

1. **Unione delle città svizzere**
  - Die Sicherheit (safety) und die Umweltbelange sind gegenüber den Kapazitätsausbauten stärker zu gewichten.
  - Die Städte und Gemeinden der Flughafenregionen sind in die Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen bei der Definition von Massnahmen zur Umsetzung der im SIL definierten Kapazitätsziele einzubeziehen.

## 2. **Federazione svizzera del turismo (FST)**

- Die aktualisierte Luftverkehrsprognose wird begrüsst. Diese ist aber auf den Zeitpunkt 2040 auszurichten (eine Prognose für 2050 ist mit zu vielen Unsicherheiten behaftet) und innerhalb Jahresfrist (statt zweier Jahre) zu erstellen. Nach Vorliegen der Prognose sind die Objektblätter der Landesflughäfen zu überarbeiten.
- Für die Beseitigung der Kapazitätsengpässe sind mit höchster Priorität Lösungsvorschläge zu erarbeiten und in der Sachplanung umzusetzen. Der Entwurf muss klar aufzeigen, wie der Bund gedenkt, eine nachfragegerechte Entwicklung zu ermöglichen und welche negativen Auswirkungen auf die Umwelt zugunsten einer Entwicklung der Landesflughäfen in Kauf genommen werden.
- Die unterschiedlichen öffentlichen Interessen sind transparent gegeneinander abzuwägen, unter Nutzung des vorhandenen Spielraums zu Gunsten der Luftfahrt zu priorisieren und die Priorisierung zu begründen.
- Im Konzeptteil sind Massnahmen zu treffen, um die Verfahrensdauer zu straffen.

## 3. **Zürich Tourismus / Zürcher Hoteliers**

- Die Stossrichtung der Aktualisierung des Konzeptteils wird begrüsst. Die konkrete Umsetzung erfolgt aber zu wenig konsequent.
- Es sind klare Richtlinien und Grundlage für die Abwägung der öffentlichen Interessen, namentlich bei den Landesflughäfen, zu definieren und es ist darzulegen, wie die nachfragegerechte Entwicklung auf den Landesflughäfen ermöglicht werden kann und welche Auswirkungen auf die Umwelt dafür in Kauf genommen werden.
- Die Verfahrensdauer für die Objektblätter und die Bewilligungsverfahren sind zu verkürzen.
- Es sind unverzüglich Massnahmen zur Behebung der Kapazitätsengpässe auf den Landesflughäfen zu erarbeiten. Die vorgesehene Aktualisierung und Erweiterung der Luftverkehrsprognose wird begrüsst. Sie ist auf den Planungshorizont 2040 auszurichten.

## 4. **Federazione svizzera degli urbanisti (FSU)**

- Der Zeithorizont 2030 ist zu kurz.
- Der Umgang mit den Kapazitätsengpässen sowie deren Folgen sind in den einzelnen Objektblättern aufzugreifen (vgl. SIL-Objektblatt Zürich).
- Der Entwurf zeigt (über den geltenden rechtlichen Rahmen hinaus) keine konkreten Lösungsansätze und –wege zur Beseitigung der Engpässe auf den Landesflughäfen auf. Dies sowie das Fehlen einer landesweiten Übersicht über die vorhandenen Kapazitäten stellen ein grosses Manko dar.
- Die schweizerische Luftfahrtpolitik ist in den europäischen Kontext einzubetten (vgl. Kap. 2).
- Eine regelmässige Berichterstattung (vgl. Kap. 5.4) ist für die Umsetzung einer räumlichen Strategie zwingend notwendig. Der bisherige Verzicht auf eine periodische Lagebeurteilung stellt ein schwerwiegendes Versäumnis dar.

## 5. **suisse éole**

- Suisse éole souhaite que la LEne soit mentionnée à la section 1.3.3, en particulier pour son art. 12, al. 1: « L'utilisation des énergies renouvelables et leur développement revêtent un intérêt national. »
- L'aviation civile doit tenir compte des zones propices à l'éolien définies dans les plans directeurs (en cas de modification des routes d'approche et de départ ou des routes aériennes).
- À propos de la section 2.8.2 Navigation, Suisse éole souhaite que la tolérance aux éoliennes des nouveaux instruments d'aide à la navigation aérienne figure de manière contraignante dans le projet.
- Les installations aéronautiques et les aires de limitation d'obstacles doivent être autant que possible inscrites / insérées dans d'autres aires de restrictions appliquées aux éoliennes.

- L'assouplissement des exigences requises pour les nouveaux héliports peut (indirectement) ouvrir de nouveaux conflits avec les éoliennes. Une coordination s'impose ici.
- Dans la mesure où ils présentent un intérêt national, les projets éoliens devraient être prépondérants vis-à-vis de champs d'aviation de loisirs (cf. champ d'aviation du Schwarzsee).

#### 6. **Komitee weltoffenes Zürich**

- Eine nachfrageorientierte Entwicklung der Landesflughäfen wird begrüsst. Es fehlen aber griffige Aussagen, wie dem Grundsatz der Nachfragebefriedigung am Flughafen Zürich nachgelebt werden kann.
- Die Betriebszeiten des Flughafens Zürich dürfen nicht weiter eingeschränkt werden.
- Die Umwidmung nicht mehr benötigter Militärflugplätze wie des Flugplatzes Dübendorf wird begrüsst.
- Die Festsetzung von Kapazitäts- und Leistungszielen für die Landesflughäfen hat sich auf die Befriedigung der mittel- bis längerfristigen Nachfrage auszurichten. Leistungs- und Kapazitätsziele bieten für den Konzessionär, den Kanton und die Anrainergemeinden Rechtssicherheit.
- Die Prozesse für die Infrastrukturentwicklung sind zu vereinfachen und die Verfahrensdauern zu straffen.

#### 7. **HEV Dübendorf & Oberes Glattal**

- vgl. Musterstellungnahme 34/35

## 9 **Popolazione**

### **Pareri inviati tramite modello prestampato**

#### 1. **Modello 8**

Rückweisung des Entwurfs zur Überarbeitung nach folgenden Anträgen:

- Der LUPO 2016 nimmt die Aufgaben des SIL-Konzeptteils vorweg und es fehlt ihm an einer rechtstaatlichen Legitimation. Die Grundsätze und Ziele zur Luftfahrtspolitik der Schweiz sind in den SIL-Konzeptteil zu integrieren.
- -Abkehr vom Nachfrageprinzip hin zum Angebotsprinzip und Erstellung einer Übersicht über das Kapazitätsangebot der Flugplätze. Ein unbegrenztes Wachstum ist weder politisch noch sachlich mehrheitsfähig und verstösst gegen das Nachhaltigkeitsprinzip.
- Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur basierend auf der gleichwertigen Berücksichtigung der drei Nachhaltigkeitsdimensionen
- Die Prognosen sind nicht auf die Nachfrage, sondern auf die vorhandenen Kapazitäten des Bestands auszurichten. Die bisherigen Prognosen fielen allesamt massiv zu hoch aus. Es ist von der Leistungsfähigkeit des Bestands auszugehen.
- Definition von klimapolitischen Massnahmen für den Luftverkehr. Die Luftfahrt ist die klimaschädlichste Fortbewegungsweise und untersteht als einziger Sektor keiner klimapolitischen Lenkungsmassnahme.
- Einführung finanzpolitischer Lenkungsmassnahmen (Steuern, Gebühren, Abgaben) im Luftverkehr zur Erreichung der Kostenwahrheit. Fliegen ist im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern zu billig, sodass dieser Verkehrsträger in einem unverhältnismässigen Mass bevorteilt und gefördert wird.
- Beschränkung und Durchsetzung der Betriebszeiten der Landesflughäfen auf maximal 6-23 Uhr. Die Betriebszeiten der Landesflughäfen sind zu vereinheitlichen. Die lasche Handhabung von Verspätungsabbau und Ausnahmebewilligungen nachts ist abzulehnen.

- Mitwirkungsmöglichkeiten der Gemeinden im Sachplanverfahren sicherstellen. Bei Sachplanverfahren soll der Anhörungskreis um die Gemeinden und weiteren Beteiligten erweitert werden.

## 2. **Modello 9**

- Kap. 3.1: Die Festlegungen 1, 2 und 5 zielen darauf ab, eine einzig auf die Interessen der Flugplätze ausgerichtete, nachfrageorientierte Planung zu ermöglichen, ohne dass derzeit Angaben über die mögliche Nachfrage vorliegen oder die Interessen der Anwohner in die Beurteilung einbezogen werden. Es erfolgt keine ausgewogene und verhältnismässige Ermittlung und Berücksichtigung sämtlicher betroffener Interessen. Dies verstösst gegen das Prinzip der Nachhaltigkeit sowie gegen das Vorsorgeprinzip.
- Kap. 3.4:
  - Eine andauernde deutliche Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung nachts (vgl. BAZL-Verfügung vom 23. Juli 2018) ist nicht akzeptabel. Es sind Vorgaben aufzunehmen wie bei Nichteinhaltung der massgeblichen Grundlagen vorgegangen wird.
  - Festlegung 1: Gemäss Festlegung sind Umweltanliegen nur zu berücksichtigen und miteinzubeziehen. Dies reicht nicht. Dem Schutz der Umwelt und der Bevölkerung ist bei der Planung, Bau und Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur vorrangig und umfassend Rechnung zu tragen.
  - Festlegung 3: Die bewusste Inkaufnahme der Überschreitung der Belastungsgrenzwerte für Lärm und Luftschadstoffe privilegiert die Flughafenkonzessionäre und lässt die schutzwürdigen Interessen der Anwohner ausser Acht. Eine Abweichung von gesetzlichen Vorschriften kann nur ausnahmsweise hingenommen werden und nicht als Festlegung angeordnet werden.
- Kap. 4.1
  - Festlegung 2: Eine rein nachfrageorientierte Ausrichtung der Luftfahrpolitik berücksichtigt die in der Verfassung und im USG verankerten Lärmschutzinteressen der betroffenen Anwohner nicht. Dies ist rechtswidrig.
  - Festlegung 4: Es wird befürchtet, dass diese Festlegung die Festsetzung der Betriebszeiten in den Objektblättern sowie im Betriebsreglement übersteuert. Das ist inakzeptabel.

## 3. **Modello 10A**

- Kap. 1.6: Die betroffenen Gemeinden sollen nur noch «in der Regel» am Koordinationsprozess teilnehmen. Da die Gemeinden mit den Auswirkungen des Flugplatzes leben müssen, sind diese in jeden Fall in den Koordinationsprozess einzubeziehen.
- Kap. 3.1:
  - Festlegung 2: Der Nachhaltigkeitsbegriff wird im Konzeptteil einseitig zugunsten der Luftfahrt konkretisiert; die Interessen der Anwohner und Umwelt finden wenig Gehör. Die Festlegung ist wie folgt zu ergänzen: *«Die Nachhaltigkeit umfasst insbesondere die ökologische Verantwortung gegenüber der Umwelt und der von Lärm und anderen Immissionen betroffenen Menschen.»*
  - Festlegung 9 neuer Aufzählungspunkt: *«Bei der Suche nach Alternativstandorten zur Entlastung von Landesflughäfen ist eine saubere Interessensabwägung nach RPV durchzuführen, wobei einzelne Kriterien nicht unverhältnismässig hoch gewichtet werden dürfen.»*
  - Streichung der beiden Aufzählungspunkte zu den Militärflugplätzen und ehemaligen Militärflugplätzen.
  - Ergänzung des letzten Aufzählungspunkts: *«Neue Technologien und Verfahren, welche die Leistungsfähigkeit, Effizienz oder Sicherheit der Luftfahrtinfrastrukturen verbessern sowie die Beeinträchtigungen der Bevölkerung und Umwelt durch die Luftfahrt minimieren, sollen gefördert und genutzt werden.»*

- Kap. 3.4
  - Festlegung 1: Gemäss Festlegung sind Umweltsachen nur zu berücksichtigen und miteinzubeziehen. Dies reicht nicht. Dem Schutz der Umwelt und der Bevölkerung ist bei der Planung, Bau und Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur vorrangig und umfassend Rechnung zu tragen.
  - Festlegung 3: Die bewusste Inkaufnahme der Überschreitung der Belastungsgrenzwerte für Lärm und Luftschadstoffe privilegiert die Flughafenkonzessionäre und lässt die schutzwürdigen Interessen der Anwohner ausser Acht. Eine Abweichung von gesetzlichen Vorschriften kann nur ausnahmsweise hingenommen werden und nicht als Festlegung angeordnet werden. Erleichterungen sind nur für Landesflughäfen unter strengen Auflagen möglich (det. Änderungsantrag zum Text).
- Kap. 4.1.
  - Festlegung 2: Eine rein nachfrageorientierte Ausrichtung der Luftfahrtpolitik berücksichtigt die Lärmschutzinteressen der Anwohner nicht. Die Festlegung ist zu ergänzen: «Die bauliche und betriebliche Weiterentwicklung der Landesflughäfen richtet sich nach der Luftverkehrsnachfrage, soweit diese Entwicklung mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang steht, sowie nach den Schutzinteressen der Gesellschaft und Umwelt. Die Nachhaltigkeit umfasst insbesondere die ökologische Verantwortung gegenüber der Umwelt und der vom Lärm und anderen Immissionen betroffenen Menschen – auch hinsichtlich zukünftiger Generationen.»
  - Festlegung 4: Es wird befürchtet, dass diese Festlegung die Festsetzung der Betriebszeiten in den Objektblättern sowie im Betriebsreglement übersteuert. Das ist inakzeptabel. Die Festlegung ist zu ergänzen: «Die bestehenden Betriebszeiten der Landesflughäfen sind aufrecht zu erhalten. Sie sollen nur reduziert werden halten die Vorgaben der Nachtflugordnung ein. Wenn sich im vergleichbaren europäischen Umfeld verlängerte Nachtruhezeiten durchsetzen, die über die in der Schweiz geltende Nachtflugsperrre hinausgehen, kann dies berücksichtigt werden.»
- Kap. 4.3 Festlegung 9: Streichung dieser Festlegung, da diese Vorgaben in das Objektblatt Dübendorf und nicht in den Konzeptteil gehören.
- Kap. 4.4. Festlegung 5: Eine Aufweichung der geltenden Vorgaben ist abzulehnen. Die Festlegung ist anzupassen. «Für bestehende und neue Heliports, die einen wesentlichen Anteil an Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr aufweisen, sind Erleichterungen gemäss LSV in einem transparenten Verfahren und dann zu gewähren, wenn nachgewiesen werden kann, dass alle technischen und betrieblichen Massnahmen (inkl. Entlastungsmöglichkeiten) ergriffen wurden, die lärmbelastete Bevölkerung erfasst ist und die räumlichen Auswirkungen geprüft wurden (Abstimmungsnachweis im Einvernehmen mit dem Kanton erbracht), mit spezifischen Kontrollmassnahmen die Einhaltung der gesetzlichen Ziele überwacht wird.»

#### 4. **Modello 10B**

- identisch mit Muster 10A bis auf Kap. 4.4 Festlegung 5: Eine Aufweichung der geltenden Vorgaben ist abzulehnen. Die Festlegung ist zu streichen. «Für bestehende und neue Heliports, die einen wesentlichen Anteil an Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr aufweisen, können Erleichterungen gemäss LSV gewährt werden.»

## 5. Modello 23/24

- Der LUPO 2016 ist nicht demokratisch legitimiert.
- Kap. 3.1:
  - Anpassung Festlegung 1: «Die Planungs- und Bewilligungsbehörden des Bundes schaffen die Rahmenbedingungen für eine sichere, zuverlässige und leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur, die den für Wirtschaft ~~und~~ Gesellschaft ~~erforderlichen~~ und Umwelt angemessenen und erträglichen Luftverkehr ermöglicht.»
  - Es sind die notwendigen Konzepte und Prognosen (Übersicht über die Kapazitäten der Flugplätze, aktualisierte und erweiterte Luftverkehrsprognose 2050) und gestützt darauf ist der Konzeptteil zu überarbeiten und neu aufzulegen.
  - Anpassung Festlegung 2: Der Nachhaltigkeitsbegriff wird im Konzeptteil einseitig zugunsten der Luftfahrt konkretisiert; die Interessen der Anwohner und Umwelt finden wenig Gehör. Die Festlegung ist wie folgt zu ergänzen: «Die Nachhaltigkeit umfasst insbesondere die ökologische Verantwortung gegenüber der Umwelt und der von Lärm und anderen Immissionen betroffenen Menschen.»
  - Anpassung Festlegung 5: «Die Planungs- und Bewilligungsbehörden des Bundes tragen im Rahmen ihrer Interessenabwägung der Bedeutung der Anlagen im Gesamtsystem der Luftfahrtinfrastruktur Rechnung. Diese misst sich am öffentlichen Interesse am Luftverkehr, der auf diesen Anlagen operieren soll sowie gleichermassen an den umliegenden Nutzungs- und Schutzansprüchen.»
  - Anpassung Festlegung 9 letzter Aufzählungspunkt: «Neue Technologien und Verfahren, welche die Leistungsfähigkeit, Effizienz oder Sicherheit der Luftfahrtinfrastrukturen verbessern sowie die Beeinträchtigungen der Bevölkerung und Umwelt durch die Luftfahrt minimieren, sollen gefördert und genutzt werden.»
- Kap. 3.3:
  - Anpassung Festlegung 1: «Die bauliche und betriebliche Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur ist ~~unter Berücksichtigung der Grundsätze zur Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur (vgl. Kap. 3.1)~~ mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzziele abzustimmen. [...]»
- Kap. 3.4:
  - Eine andauernde deutliche Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung nachts (vgl. BAZL-Verfügung zum Flughafen Zürich) ist ohne Konsequenzen ist nicht akzeptabel. Es sind Vorgaben aufzunehmen wie bei Nichteinhaltung der massgeblichen Grundlagen vorgegangen wird.
  - Anpassung Festlegung 1: «~~Der~~ Der Schutz der Umwelt und den Anliegen der Bevölkerung sind ~~ist~~ bei der Planung, dem Bau und Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur ~~zu berücksichtigen~~ vorrangig und umfassend Rechnung zu tragen. [...]»
  - Festlegung 3: Im Sinne von Art. 25 Abs. 2 USG ist die Festlegung korrekterweise zu ergänzen, dass ein Abweichen der umweltrechtlichen Vorgaben nur in Ausnahmefällen (und nicht als Festlegung) ermöglicht werden kann und für eine Erleichterung alle möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur Einhaltung oder Begrenzung vollständig ausgeschöpft werden müssen.
  - Festlegungen 4 und 6: keine blosse Absichtserklärung («sollen»), sondern Verpflichtung der Flugplätze («müssen»).

- Kap. 4.1:
  - Anpassung Festlegung 2: *«Die bauliche und betriebliche Weiterentwicklung der Landesflughäfen richtet sich nach der Luftverkehrsnachfrage, soweit diese Entwicklung mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang steht, sowie nach den Schutzinteressen der Gesellschaft und Umwelt. Die Nachhaltigkeit umfasst insbesondere die ökologische Verantwortung gegenüber der Umwelt und der von Lärm und anderen Immissionen betroffenen Menschen – auch hinsichtlich zukünftiger Generationen. [...]»*
  - Anpassung Festlegung 4: Es wird befürchtet, dass diese Festlegung die Festsetzung der Betriebszeiten in den Objektblättern sowie im Betriebsreglement übersteuert. Das ist inakzeptabel. die Festlegung ist zu ergänzen: *«Die bestehenden Betriebszeiten der Landesflughäfen sind aufrecht zu erhalten. Sie sollen nur reduziert werden halten die Vorgaben der Nachtflugordnung ein. Wenn sich im vergleichbaren europäischen Umfeld verlängerte Nachtruhezeiten durchsetzen, die über die in der Schweiz geltende Nachtflugsperr hinausgehen, kann dies berücksichtigt werden.»*
- Kap. 4.2 Anpassung Festlegung 2: *«Die Anzahl und Verteilung der Regionalflyghäfen sowie deren bauliche und betriebliche Weiterentwicklung orientieren sich an der Nachfrage nach dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse, an den Schutzinteressen der Gesellschaft und Umwelt, am Bedarf nach [...]»*
- Kap. 4.6 Festlegung 2: Grundsätzlich haben alle Anlagen Emissionsbegrenzungen durch die NISV hinzunehmen, solange dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 4 Abs. 2 NISV). Eine blosser Absichtserklärung («sollen») ist rechtlich nicht zulässig. Der Wortlaut ist auf die relevanten Bestimmungen von USG und NISV abzustimmen.

## 6. Modello 34/35

vgl. Muster 23/24; im Weiteren folgende Anträge:

- Kap. 1.6: Da die betroffenen Gemeinden mit den Auswirkungen des Flugplatzes leben müssen, sind diese *in jedem Fall* in den Koordinationsprozess einzubeziehen.
- Kap 3.1
  - Erläuterung Festlegung 5: Wichtige Interessen wie die Umwelt- und Raumverträglichkeit sind nicht erst im Genehmigungsverfahren, sondern bereits im SIL detailliert abzuklären und es ist eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen.
  - Festlegung 6: Diese Festlegung ist zu streichen, da die generelle Festlegung eines öffentlichen Interesses (mit Ausnahme der Linien-, Staats- und Rettungsflüge) falsch ist und ohne Berücksichtigung des kantonalen resp. regionalen Interesses ohnehin nicht abschliessend erfolgen kann. Alternativ ist der zweite Aufzählungspunkt anzupassen: *«Das öffentliche Interesse der Aus- und Weiterbildungsflüge, Geschäfts- und Tourismusflüge, Arbeitsflüge sowie Werkflüge muss im Einzelfall geprüft werden, gelten im Zweifelsfall aber als im vorwiegend privaten Interesse.»*
  - Festlegung 9 neuer Aufzählungspunkt: *«Bei der Suche nach Alternativstandorten zur Entlastung von Landesflughäfen ist eine saubere Interessensabwägung nach RPV durchzuführen, wobei einzelne Kriterien nicht unverhältnismässig hoch gewichtet werden dürfen.»* Streichung der beiden Aufzählungspunkte zu den Militärflugplätzen und ehemaligen Militärflugplätzen.

- Kap. 3.4

- Festlegung 3: Im Sinne von Art. 25 Abs. 2 USG ist die Festlegung korrekterweise zu ergänzen, dass ein Abweichen der umweltrechtlichen Vorgaben nur in Ausnahmefällen ermöglicht werden kann und für eine Erleichterung alle möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur Einhaltung oder Begrenzung vollständig ausgeschöpft werden müssen.

*«Im Interesse der ökonomischen und sozialen Dimension der Mobilität wird in Kauf genommen, dass*

- ~~bei Landesflughäfen und Regionalflughäfen mit öffentlichem Luftverkehr und bei Heliports die Belastungsgrenzwerte für den Fluglärm nicht überall eingehalten werden können;~~
- *bei Landesflughäfen gewisse Luftschadstoffe einen feststellbaren Anteil an der Gesamtschadstoffbelastung ausmachen.*

*Erleichterungen gemäss USG können nur nach umfassender Interessenabwägung für Anlagen gewährt werden, die dem öffentlichen Luftverkehr dienen oder einen wesentlichen Anteil an Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr aufweisen. Erleichterungen sind an die gesetzlichen Auflagen gebunden, dass alle möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur vorsorglichen Emissionsbegrenzung und auch die möglichen Entlastungsmassnahmen auszuschöpfen sind. Im Weiteren können Erleichterungen für Flugplätze gewährt werden, die gemäss den Festlegungen im SIL ausdrücklich zur Entlastung der Landesflughäfen vorgesehen sind, sofern die Voraussetzungen gemäss Art. 7 Abs. 2 LSV erfüllt sind. Die Immissionsgrenzwerte für den Fluglärm müssen jedoch eingehalten und die Erleichterungen dürfen nur in geringem örtlichen Umfang gewährt werden.*

*Erleichterungen nach USG sind in einem transparenten Verfahren und dann zu gewähren, wenn nachgewiesen werden kann, dass:*

- *alle technischen und betrieblichen Massnahmen (inkl. Entlastungsmöglichkeiten) zur Verminderung der Umweltbelastung ergriffen wurden;*
- *die lärmbelastete Bevölkerung erfasst ist und die räumlichen Auswirkungen geprüft wurden (Abstimmungsnachweis im Einvernehmen mit Kanton erbracht)*
- *mit spezifischen Kontrollmassnahmen die Einhaltung der gesetzlichen Ziele überwacht wird.»*

- Kap. 4.3:

- Festlegung 9: Streichung dieser Festlegung, da diese Vorgaben in das Objektblatt Dübendorf und nicht in den Konzeptteil gehören.

- Kap. 4.4:

- Festlegung 5: Streichung der Festlegung, da eine Aufweichung der geltenden Vorgaben abgelehnt wird. *«Für bestehende und neue Heliports, die einen wesentlichen Anteil an Rettungs- und Einsatzflügen am Gesamtverkehr aufweisen, können Erleichterungen gemäss LSV gewährt werden.»*

## 7. Modello Ginevra

- vgl. Stellungnahme der Association Le Signal



### **Pareri individuali di privati**

I 19 pareri individuali di privati sono in parte lettere originali di privati e in parte modelli adattati. Questi pareri non presentano problemi o argomenti che non siano già contenuti in quelli numerosi presentati dai Cantoni, dai Comuni, dalle organizzazioni, dalle associazioni o dai partiti politici. Per tale ragione non si è proceduto a una valutazione separata.