



PSIA – Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica

Ritratto agosto 2004

- Scopo
- Struttura e contenuto
- Compiti principali
- Orientamento generale
- Principi di sviluppo
- Effetto e carattere vincolante
- Tappe finora raggiunte
- Seguito della procedura

1. Scopo del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA)

Prima degli attentati terroristici dell'11 settembre 2001 negli USA, per decenni il traffico aereo ha conosciuto uno sviluppo molto intenso, che sembrava dovesse continuare senza flessioni anche negli anni successivi. Fino a quella data, in Svizzera si prevedeva che tra il 2000 e il 2010 il numero di movimenti aerei nel traffico internazionale e il volume di passeggeri sarebbero aumentati rispettivamente del 40 e del 60 per cento circa. Una crescita ancora maggiore si prospettava nel settore merci.

È pertanto comprensibile che i progetti di ampliamento degli aeroporti, determinati da questa evoluzione, rendessero necessaria una politica delle infrastrutture coerente, e che nel contempo assumesse particolare importanza il dibattito sul ruolo dell'aviazione nel nostro sistema globale dei trasporti.

Il Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) è lo strumento di pianificazione e di coordinamento della Confederazione nel settore delle infrastrutture aeronautiche. Il 18 ottobre 2000, il Consiglio federale ha approvato la parte concettuale del PSIA, che comprende una panoramica generale e le linee guida strategiche per una pianificazione e uno sviluppo coordinati dell'infrastruttura, nonché una strategia su cui basare le decisioni relative ai singoli impianti. Benché si tratti in primo luogo di uno strumento applicato alla pianificazione del territorio, grazie ai suoi obiettivi strategici e ai principi di sviluppo differenziati, il PSIA è anche una base di lavoro per la politica aeronautica.

Nell'autunno 2001, in seguito agli eventi dell'11 settembre, il traffico aereo internazionale ha conosciuto una forte crisi. Nel contempo, a livello nazionale si è assistito al crollo della compagnia Swissair che, in concomitanza con una fase di stasi congiunturale dell'aviazione civile svizzera, non ha fatto che aggravare la situazione. Diversamente dalle crisi precedenti, da cui il trasporto aereo si era sempre ripreso rapidamente, quella attuale sembra essere più grave e duratura. Tuttavia, a condizione che i normali meccanismi di mercato riescano a imporsi, dopo alcuni anni di crisi il traffico aereo si riprenderà e continuerà a crescere. Le prospettive di pianificazione a lungo termine del PSIA si riveleranno pertanto utili anche in futuro.

2. Struttura e contenuto del PSIA

Il PSIA è strutturato come segue:

- I Considerazioni generali – introduzione e guida alla lettura
- II Infrastruttura aeronautica – stato attuale e sviluppi previsti
- III A Principi di gestione del PSIA
- III B Obiettivi e condizioni concettuali
- III C Obiettivi e condizioni per gli impianti
- IV Allegati con rapporto esplicativo, rapporto d’esame, terminologia, abbreviazioni, destinatari e basi generali

Il PSIA fornisce per la prima volta una panoramica nazionale sulle infrastrutture dell’aviazione civile odierne e future, comprendenti circa 180 impianti. La rete globale è suddivisa nelle seguenti reti parziali:

- aeroporti nazionali
- aerodromi regionali
- aeroporti militari coutilizzati a scopo civile
- campi d’aviazione
- eliporti
- aree d’atterraggio
- impianti di sicurezza aerea

In base all’attuale numero di impianti, che in quanto tale non è messo in questione, il PSIA definisce gli obiettivi strategici e le condizioni concrete per l’utilizzazione e lo sviluppo futuri dell’infrastruttura aeronautica.

3. Compiti principali

In base alle esigenze dello sviluppo sostenibile e della politica di ordinamento del territorio, per la politica aeronautica il PSIA formula i seguenti compiti:

Politica coordinata dei trasporti: i singoli vettori di trasporto devono essere impiegati tenendo conto dei loro vantaggi comparativi e coordinati razionalmente tra loro. La politica aeronautica va coordinata con la politica di ordinamento del territorio e va attuata una sistematica prevenzione per evitare l'insorgere di conflitti.

Ottimizzazione dell'infrastruttura aeronautica: vanno adottate tutte le possibili soluzioni tecniche atte ad ottimizzare l'infrastruttura aeronautica e gli aeromobili. L'infrastruttura aeronautica necessaria per una piazza economica svizzera competitiva deve soddisfare le esigenze di mobilità con la massima efficienza e nel pieno rispetto dell'ambiente. L'utilizzazione ottimale delle infrastrutture esistenti deve prevalere sulla costruzione di nuovi impianti.

Coordinamento con la politica dei trasporti a livello europeo: la politica aeronautica svizzera va coordinata con la politica aeronautica e dei trasporti a livello europeo. Ciò richiede altresì un impegno attivo a favore di una politica dei trasporti sostenibile in Europa.

Verità dei costi: l'aeronautica deve assumersi sia i costi economico-aziendali sia i costi esterni affinché la domanda di mobilità si orienti ai costi economici complessivi.

Trasporti pubblici: va attribuita priorità assoluta al trasporto aereo pubblico.

Sicurezza del traffico: l'elevato grado di sicurezza del traffico aereo dev'essere garantito anche in futuro.

4. Orientamento generale

Con i suoi obiettivi e le sue condizioni concettuali, il PSIA definisce i parametri per uno sviluppo sostenibile nell'ambito della politica in materia di infrastrutture. Gli obiettivi principali sono:

- Utilizzazione efficiente dell'infrastruttura aeronautica
- Integrazione nel sistema globale dei trasporti
- Protezione globale dell'ambiente
- Coordinamento territoriale

5. Principi di sviluppo

L'infrastruttura esistente va conservata nella sua sostanza, migliorata dal punto di vista qualitativo e, laddove necessario, sviluppata. Non è prevista una limitazione generale nel senso di un blocco degli ampliamenti o di un sistematico smantellamento. Sviluppare in funzione dei bisogni e nel rispetto degli standard tecnici significa imprimere all'infrastruttura aeronautica una certa dinamica. Nell'interesse dello sviluppo sostenibile auspicato, il PSIA prevede nondimeno principi di sviluppo differenziati e basati sul criterio dell'esposizione al rumore. Per quanto concerne i potenziali di sviluppo ancora possibili vale pertanto:

- Gli aeroporti nazionali devono poter essere sviluppati in base alla domanda di trasporto.
- Gli aerodromi regionali devono potersi sviluppare laddove sussiste un fabbisogno economico regionale e un interesse pubblico per le prestazioni di trasporto aereo. I valori limite di immissione fonica vanno di principio rispettati. Facilitazioni vanno concesse solo agli aerodromi con traffico di linea.
- Lo sviluppo degli altri aerodromi trova i suoi limiti nel vigente diritto in materia di protezione dell'ambiente; non sono concesse facilitazioni. I futuri sviluppi sul fronte dell'esercizio non devono generare effetti rilevanti sul perimetro dell'aerodromo, la limitazione degli ostacoli, l'esposizione al rumore e l'urbanizzazione così come stabiliti nel PSIA.

6. Effetto e carattere vincolante

Il PSIA si basa sulle leggi e sul regolamento delle competenze esistenti; esso non crea né nuove norme né nuove competenze. Il Piano settoriale è adottato dal Consiglio federale ed è vincolante per gli Uffici federali, i Cantoni e i Comuni (Piani direttori e Piani d'utilizzazione).

Oltre alle indicazioni in merito alle premesse, il PSIA comprende le seguenti decisioni:

Principi decisioni che non richiedono alcun coordinamento territoriale o che non si riferiscono a questioni concrete del coordinamento territoriale; essi sono equiparati ai dati acquisiti.

Disposizioni di coordinamento:

- **Dati acquisiti** progetti coordinati a livello sovralocale; è ancora necessaria la pianificazione di dettaglio
- **Risultati intermedi** progetti che sotto il profilo sovralocale non sono ancora coordinati in tutte le loro parti. La procedura necessaria per appianare le divergenze è stata concordata
- **Informazioni preliminari** progetti ancora troppo vaghi per essere coordinati

Le parti vincolanti per le autorità sono evidenziate da uno sfondo grigio.

7. Tappe finora raggiunte

- 1989 Politica di ordinamento del territorio; primo incarico per una concezione nazionale degli aerodromi
- 1990-94 Revisione della legge sulla navigazione aerea
- 1994 Concezione degli aerodromi, raccolta dei dati di base presso i Cantoni, i Comuni e gli esercenti degli aerodromi
- 1996 Politica di ordinamento del territorio: mandato del Consiglio federale per l'elaborazione di un Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica
- 1997/98 Lavori di concetto e rilevamento dati
Rapporto dell'UFPT sulle caratteristiche dello strumento «Concezioni e piani settoriali della Confederazione»
- 1998 Individuazione dei conflitti, primi colloqui con Cantoni, Comuni e aerodromi
Prima bozza del Piano settoriale: 30.9.98
- 1999 Deposito pubblico, consultazione delle autorità e partecipazione della popolazione
Valutazione dei circa 17'500 pareri inoltrati
Pubblicazione degli esiti della consultazione in Internet
Definizione delle domande di fondo emerse dalla consultazione
Avvio della procedura di appianamento delle divergenze (in due fasi)
- 2000 Nota esplicativa "Verbale di coordinazione" relativa al coordinamento territoriale degli impianti d'aerodromo con l'utilizzazione delle aree circostanti
Prima tappa della rielaborazione:
Parti generali e concettuali: I - IIIB
 - Colloqui con tutti i Cantoni e gli Uffici federali interessati (appianamento delle divergenze)
 - Bozza del Piano settoriale del 28.4.2000
 - Nuova consultazione dei Cantoni e degli Uffici federali (procedura di consultazione delle autorità)
 - 18 ottobre: approvazione da parte del Consiglio federale
- 2001 **Seconda tappa della rielaborazione:**
Parte specifica per gli impianti, IIIC 1a serie, comprendente gli aerodromi regionali di Berna-Belp, Birrfeld, Ecuwillens, Grenchen, La Chaux-de-Fonds Les Eplatures, Losanna-La Blécherette e Samaden, l'aerodromo militare di Interlaken, coutilizzato a scopo civile, nonché i campi d'aviazione di Bellechasse, Fricktal-Schupfart, Gruyères e Schwarzsee.
 - Colloqui con tutti i Cantoni e gli Uffici federali interessati (appianamento delle divergenze)
 - Bozza del 21.08.2001

- Nuova consultazione dei Cantoni e degli Uffici federali (procedura di consultazione delle autorità)
- 2002
- 30 gennaio: approvazione da parte del Consiglio federale
- Parte specifica per gli impianti, IIC 2a serie**, comprendente gli impianti di Reichenbach, Bex, Münster, Raron aerodromo, Raron eliporto e Birrfeld (adeguamento)
- Colloqui con tutti i Cantoni e gli Uffici federali interessati (appianamento delle divergenze)
 - Bozza del 30.9.2002
 - Nuova consultazione dei Cantoni e degli Uffici federali (procedura di consultazione delle autorità)
- 2003
- 14 maggio: approvazione da parte del Consiglio federale
- Parte specifica per gli impianti, IIC 3a serie**, comprendente gli aerodromi regionali di Losanna-La Blécherette (adeguamento), Lugano-Agno e Bressaucourt, i campi d'aviazione di Hausen am Albis e Speck-Fehraltorf, nonché il campo d'aviazione per volo a vela di Olten.
- Deposito pubblico, consultazione delle autorità e partecipazione della popolazione in vista della realizzazione del nuovo aerodromo regionale di Bressaucourt JU
 - Colloqui con tutti i Cantoni e gli Uffici federali interessati (appianamento delle divergenze)
- 2004
- Bozza del maggio 2004
 - Nuova consultazione dei Cantoni e degli Uffici federali (procedura dell'autorità)
 - 18 ottobre: approvazione da parte del Consiglio federale

8. Seguito della procedura

2004/2005 - Parte specifica per gli impianti, IIIC 4a serie

2005/2006 - Parte specifica per gli impianti, IIIC 5a serie

- Verifica delle aree d'atterraggio di montagna

- Elaborazione della parte concettuale IIIB 6a – aree d'atterraggio di montagna

2007 - Parte specifica per gli impianti, IIIC 6a serie con le aree d'atterraggio di montagna

© Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC); Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)
agosto 2004