



Modifica della legge federale sulla navigazione aerea

Risultati della procedura di consultazione

Aprile 2025

Indice

1.	Situazione iniziale	3
2.	Partecipazione alla procedura di consultazione.....	3
3.	Pareri pervenuti.....	3
4.	I risultati in sintesi.....	4
5.	Valutazione generale del progetto	5
6.	Risultati relativi ai singoli temi trattati nell'avamprogetto.....	6
5.1	Delega della vigilanza (art. 4 AP-LNA).....	6
5.2	Competenze di vigilanza (art. 16 AP-LNA)	7
5.3	Inchieste sugli incidenti (art. 22 – 27 AP-LNA)	7
5.4	Autorizzazione di esercizio: modifica delle condizioni di rilascio (art. 27 AP-LNA)	8
5.5	Piano settoriale dei trasporti, parte infrastruttura aeronautica (PSIA) / Trattamento degli oggetti trovati (art. 36 AP-LNA)	8
5.6	Concessione d'esercizio e diritto degli appalti pubblici (art. 36a AP-LNA)	8
5.7	Aeroporti nazionali: mantenimento nel loro stato attuale (art. 36a ^{bis} AP-LNA)	9
5.8	Impianti accessori (art. 37m AP-LNA).....	10
5.9	Zone riservate (art. 37n segg. AP-LNA).....	10
5.10	Servizi della sicurezza aerea: delega a fornitori esteri (art. 40b AP-LNA).....	11
5.11	Restrizione della proprietà fondiaria (piano delle zone di sicurezza) (art. 42 seg. AP-LNA)	11
5.12	Esenzione dalle tasse di rotta per il traffico aereo soggetto alle regole del volo a vista (traffico VFR) (art. 49 AP-LNA)	12
5.13	Integrazione riguardante lo sviluppo di aeromobili e le imprese attive in questo settore (art. 57 AP-LNA).....	12
5.14	Piloti di elicottero: innalzamento del limite di età (art. 61 AP-LNA).....	12
5.15	Violazione dei diritti dei passeggeri: disposizioni penali estese anche agli aeroporti (art. 91 AP-LNA).....	12
5.16	Violazione dei diritti dei passeggeri: innalzamento del limite della multa per lo svoglimento di procedure penali amministrative contro persone giuridiche (art. 91 ^{bis} AP-LNA)	13
5.17	Ritiro della concessione (art. 93 AP-LNA).....	13
5.18	Giurisdizione (art. 98 AP-LNA).....	13
5.19	«Cultura giusta» (<i>just culture</i>) (art. 20 e 91 ^{ter} AP-LNA, art. 237 AP-CP)	13
5.20	Controlli alcolemici eseguiti dall'esercente aeroportuale (art. 90 ^{bis} e 100 ^{ter} AP-LNA).....	14
5.21	Trattamento dei dati e diritti di accesso (art. 107a AP-LNA).....	15
5.22	Utilizzo dei dati biometrici (art. 107c AP-LNA)	15
5.23	Deroghe alla legge sulla trasparenza (art. 107d AP-LNA).....	16
5.24	Personale addetto alla sicurezza aerea: controllo dei precedenti personali (art. 108b segg. AP-LNA, art. 46 AP-LCaGi, art. 10 segg. AP-LSIP).....	17
7.	Allegati	19

1. Situazione iniziale

L'adempimento di diverse mozioni accolte dal Parlamento richiede una modifica della legge federale sulla navigazione aerea (LNA; RS 748.0). Queste mozioni riguardano la giurisdizione penale federale (Candinas 18.3700)¹, l'età dei piloti (CTT-N 21.3020² e Ettlin 21.3095³) e l'esonero dall'obbligo di mettere a concorso il rilascio delle concessioni aeroportuali (CTT-N 21.3458)⁴. Vi sono anche altri aspetti che richiedono modifiche della LNA e che confluiscono quindi nell'avamprogetto, principalmente per motivi legati al disciplinamento delle attività di vigilanza. Si tratta dei temi seguenti: attività di vigilanza esercitata dall'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), «cultura giusta» (*just culture*), controlli dei precedenti personali, gestione aeroportuale (trattamento degli oggetti trovati, controlli alcolemici nel perimetro aeroportuale, ricorso a dati biometrici per il controllo dei passeggeri), sicurezza aerea (delega di servizi in questo ambito), procedure relative a infrastrutture aeronautiche e sanzioni in caso di violazione dei diritti dei passeggeri. Queste modifiche devono rientrare in una revisione parziale della LNA.

La procedura di consultazione su questa revisione parziale della legge sulla navigazione aerea è stata avviata dal Consiglio federale il 28 agosto 2024 e si è conclusa il 30 novembre 2024. Il presente rapporto riassume tutti i pareri inoltrati, compresi quelli pervenuti dopo la scadenza del termine fissato.

2. Partecipazione alla procedura di consultazione

Con lettera del capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) del 28 giugno 2024 sono stati invitati a esprimersi gli 85 destinatari seguenti:

- 26 governi cantonali⁵;
- la Conferenza dei Governi cantonali (CdC);
- dieci partiti politici presenti nell'Assemblea federale⁶;
- tre associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna⁷;
- otto associazioni mantello nazionali dell'economia⁸;
- il Tribunale federale⁹;
- 12 associazioni aeronautiche¹⁰;
- sei compagnie aeree¹¹;
- 14 aeroporti e aerodromi regionali¹²;
- quattro altri invitati alla consultazione (fornitore di servizi della sicurezza aerea, polizie cantonali, ministeri pubblici)¹³.

3. Pareri pervenuti

A metà ottobre i pareri pervenuti erano 128. Si sono pronunciati singolarmente:

- 25 Cantoni¹⁴;
- cinque partiti¹⁵;
- un'associazione mantello nazionale dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna¹⁶;
- otto associazioni mantello nazionali dell'economia¹⁷;
- 15 associazioni aeronautiche¹⁸;
- 11 aziende attive nel settore del trasporto aereo¹⁹;

¹ Mo. Candinas 18.3700 Giurisdizione penale federale in caso di incidenti e di inconvenienti aerei gravi.

² Mo. CTT-N 21.3020 Istituzione di una licenza nazionale di pilota professionale.

³ Mo. Ettlin 21.3095 Creazione di una licenza nazionale per pilota professionista.

⁴ Mo. CTT-N 21.3458 Il mercato settoriale degli aeroporti nel contesto degli appalti pubblici.

⁵ ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU

⁶ Centro, UDF, PEV, PLR, Verdi, pvl, Lega, MCG, UDC, PS.

⁷ ACS, UCS, SAB

⁸ economiesuisse, USAM, USI, USC, ASB, USS, SIC, TS

⁹ TF

¹⁰ Aerosuisse, AeCS, SIAA, ASA, AOPA, BAR, SHA, AEROPERS, SwissALPA, HelvetiCA, SBAA, ASDA

¹¹ Swiss, easyjet, Helvetic, Edelweiss, Chair, Zimex

¹² FZAG, AIG, EAP, Berna, Birrfeld, Giura, Ecuwillens, Grenchen, La Blécherette, Les Eplatures, Lugano, Samedan, Altenrhein, Sion

¹³ Skyguide, CCPCS, CDDGP, CMP

¹⁴ ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE

¹⁵ PLR, UDC, PS, Verdi, Partito Pirata

¹⁶ ACS

¹⁷ economiesuisse, USAM, USS, SIC, HTS, SEV, FST, CP

¹⁸ Aerosuisse, AeCS, ASA, SHA, Swissalpa/AEROPERS, kapers, AGAA, FFAC, HelvetiCA, FSVL, FSdE, SATTA, SASPA, SBAA, syndicom

¹⁹ Swiss, easyjet, Helvetic, Air King, Albinati, Dassault, Jet Aviation, LAT, Pilatus, Swift Copters, Rega.

- cinque aerodromi nazionali e regionali²⁰;
- Skyguide;
- 18 associazioni di protezione dell'ambiente e della popolazione²¹;
- sei associazioni di sostegno all'aviazione²²;
- nove associazioni economiche cantonali e internazionali²³;
- quattro Comuni e Città²⁴;
- tre conferenze cantonali (polizie e ministeri pubblici)²⁵;
- sette associazioni per la tutela dei consumatori e la protezione dei dati²⁶;
- nove altri invitati alla consultazione (sette privati, due servizi dell'Amministrazione federale)²⁷.

4. I risultati in sintesi

L'avamprogetto è stato accolto con favore da un'ampia maggioranza. Le proposte che hanno suscitato il maggior interesse sono state quelle concernenti il mantenimento degli aeroporti nazionali nel loro stato attuale, le modifiche dell'infrastruttura aeronautica, le deroghe alla legge federale sul principio di trasparenza dell'amministrazione (legge sulla trasparenza, LTras) e la «cultura giusta».

Il mantenimento degli aeroporti nazionali nel loro stato attuale e le deroghe alla LTras hanno generato forti polarizzazioni, con fautori e oppositori divisi in parti equivalenti. Per quanto riguarda la prima questione, la proposta è stata accolta da singoli Cantoni, dalle associazioni economiche e dagli ambienti aeronautici; si oppongono invece alcuni Cantoni e Comuni, associazioni di protezione dell'ambiente e della popolazione, nonché alcuni privati. A livello di argomenti, gli interessi economici dell'aviazione si contrappongono a quelli di protezione della popolazione dalle ripercussioni del traffico aereo. Per quanto riguarda invece le deroghe alla LTras, le associazioni economiche e gli ambienti aeronautici sono favorevoli, mentre le associazioni per la protezione dei dati e la tutela dei consumatori sono contrarie e, con loro, anche singoli persone (fisiche o giuridiche): da un lato i sostenitori adducono come argomento a favore della modifica la sicurezza del sistema aereo, dall'altro i detrattori invocano i principi della LTras.

Il tema della «cultura giusta» è accolto in modo decisamente positivo, anche se in alcuni casi, in particolare negli ambienti aeronautici, si ritiene che, in parte, la regolamentazione proposta non sia ancora sufficiente. Si chiede di estendere il divieto di utilizzare le informazioni e di includere nella rinuncia al perseguimento penale anche le segnalazioni relative a incidenti. Un quadro analogo emerge per quanto riguarda la proposta di rafforzare i diritti delle persone coinvolte nelle inchieste su incidenti, anch'essa accolta con favore. A questo riguardo si chiede anche di introdurre il diritto di non deporre e la possibilità di sottoporre il rapporto d'inchiesta all'esame delle autorità giudiziarie.

Per quanto riguarda le diverse disposizioni procedurali relative alle infrastrutture aeronautiche, i fautori e gli oppositori sono praticamente gli stessi che si schierano a favore o contro il mantenimento degli aeroporti nazionali nel loro stato attuale. L'unica differenza è che i fautori chiedono, in parte, di adeguare singoli articoli.

La proposta relativa alle competenze di vigilanza dell'UFAC è accolta criticamente soprattutto dagli ambienti aeronautici. A loro avviso queste competenze sono eccessive e non sono definite in modo sufficientemente chiaro.

La modifica concernente il diritto degli appalti pubblici proposta nell'articolo relativo alle concessioni d'esercizio è accolta con favore dalla maggioranza. A complemento si chiede che i Cantoni e i Comuni

²⁰ FZAG, AIG, EAP, Les Eplatures, Grenchen

²¹ ARAG, CARPE, Fluglärmforum, IG Nord, COTAS, ATCR-AIG, Lärmliga, Mountain Wilderness, sbfz, ATA, MpA, Fair in Air, FNI, Fluglärmsolidarität, VFSN, IG ZFDN, Region Ost, WWF

²² AERIA, Aviationsuisse, IG Landesflughäfen, Weltoffenes Zürich, UGW, Pro Flughafen

²³ GLWK, HKBB, IVS, SOHK, SCSA, SCHK, ZWK, ZBV, ZHK

²⁴ Niederhasli, Zell, Rümlang, Wallisellen

²⁵ CDDGP, CCPCS, CMP

²⁶ Digitale Gesellschaft, frc, RSF, Konsumentenschutz, Investigativ, Öffentlichkeitsgesetz, Politbeobachter

²⁷ ADF, Zimmermann, Huber, Bratoljic-Melkay, Schiltknecht, Blöchliger, Hardegger, SISI, IFPDT

sul territorio dei quali si trova l'aeroporto e le società in cui essi detengono una partecipazione possano godere di un trattamento preferenziale nella procedura di rilascio delle concessioni. Si chiede anche la possibilità di prorogare la concessione già dopo due terzi della sua durata.

In linea di massima l'estensione delle competenze del Ministero pubblico della Confederazione è accolta con favore. Alcune voci critiche osservano che la normativa proposta va oltre le intenzioni espresse nella mozione originaria e che la delimitazione operata non è sufficientemente chiara. Trovano un'accoglienza positiva anche i nuovi controlli alcolemici che potranno essere effettuati dagli esercenti di aeroporti e aerodromi. Alcuni chiedono le infrazioni constatate siano punite, come avviene già per i membri degli equipaggi di volo.

Le disposizioni sulla protezione dei dati e sui dati biometrici sono accolte favorevolmente dalla maggioranza. Le poche osservazioni negative ricordano che fra il dipendente e il datore di lavoro vi è appunto un rapporto di dipendenza, considerato il quale l'espressione di un semplice consenso in merito all'utilizzazione dei dati biometrici non appare sufficiente.

Anche i riscontri relativi ai controlli dei precedenti personali sono prevalentemente positivi. Il previsto forte aumento del carico di lavoro per le polizie cantonali, tuttavia, solleva critiche. Si critica inoltre che la formulazione aperta lasci a Skyguide un margine di manovra eccessivo per la definizione della cerchia di persone da sottoporre a controllo.

Anche l'innalzamento dell'età dei piloti è accolto dalla maggioranza. Le voci critiche ritengono che questa regola violerebbe il diritto europeo e comprometterebbe le relazioni con l'UE: i vantaggi di una tale modifica sarebbero inferiori ai rischi e agli svantaggi che ne deriverebbero se non venisse rispettato l'accordo tra la Svizzera e l'UE sul trasporto aereo.

Anche le proposte maggiori possibilità di delega dei servizi della sicurezza aerea hanno sollevato un'eco largamente positiva. Chi vi si oppone teme una perdita del controllo, una crescente pressione sui salari del personale svizzero e, in ultima analisi, anche una riduzione dei posti di lavoro a seguito della fornitura di servizi di sicurezza aerea più economici. Si critica inoltre il fatto che la modernizzazione tecnologica costringerebbe il personale ad acquisire nuove competenze, in particolare per quanto concerne la digitalizzazione.

Non sollevano critiche le proposte riguardanti l'introduzione nella LNA del Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura aeronautica (PSIA) e le modifiche concernenti il trattamento degli oggetti smarriti negli aeroporti. A complemento si chiede di revocare la limitazione del numero di aeroporti e idroscali attualmente in vigore. Si chiede invece che il Consiglio federale sia tenuto a elaborare una strategia per l'infrastruttura aeronautica commerciale, militare e privata.

Infine, non sollevano critiche né l'estensione agli aeroporti delle disposizioni penali in caso di infrazione dei diritti dei passeggeri, né l'aumento del limite massimo per le multe comminate nel quadro di procedimenti penali amministrativi contro persone giuridiche. Lo stesso vale per l'esenzione dalle tasse di rotta a favore del traffico aereo soggetto alle regole del volo a vista e per gli adeguamenti puramente redazionali relativi alle autorizzazioni d'esercizio e alle imprese attive nello sviluppo di aeromobili.

5. Valutazione generale del progetto

Quattro Cantoni²⁸ e l'aerodromo regionale di Grenchen si dicono favorevoli al progetto in generale. Due Cantoni²⁹, l'Associazione dei Comuni svizzeri (ASC), il Tribunale federale e la Conferenza delle direttrici e dei direttori cantonali di giustizia e polizia (CDDGP) hanno rinunciato a prendere posizione sui contenuti del progetto.

²⁸ AR, BS, SH, TG

²⁹ OW, SO

Il Cantone di Argovia critica il fatto che nel capitolo 1 («Punti essenziali dell'avamprogetto») del rapporto esplicativo concernente il progetto di revisione della LNA posto in consultazione gli articoli di legge in discussione non sarebbero stati citati in modo coerente. Per rendere comprensibili la normativa proposta e le sue motivazioni, sarebbe utile che tali articoli fossero menzionati nei rispettivi sotto-capitoli.

Il Cantone del Vallese, l'Associazione svizzera degli aerodromi (ASA) e l'aerodromo di Les Eplatures chiedono un'attuazione rigorosa della mozione Würth 20.4412 Garantire sostegno finanziario agli aerodromi regionali in quanto infrastrutture chiave.

La comunità di interessi IG Nord e la Città di Bülach (IG Nord) si dicono contrari al progetto in generale e chiedono, eventualmente, che sia organizzato un incontro o un'audizione.

Il Partito ecologista svizzero (Verdi) sostiene le ulteriori misure proposte per migliorare la vigilanza e la cultura della sicurezza. Tuttavia, ritiene che il progetto sia sovraccarico e mescoli temi disparati, che non hanno nulla a che vedere tra loro, se non il fatto di essere disciplinati nella stessa legge. Chiede quindi che sia presentato al Parlamento un progetto suddiviso in parti coerenti. Secondo l'associazione per la protezione della popolazione residente attorno all'aeroporto di Zurigo (Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, sbfz) e la città di Wallisellen, l'avamprogetto dovrebbe limitarsi all'attuazione delle mozioni.

Diversi partecipanti alla procedura di consultazione hanno colto l'occasione per proporre ulteriori modifiche alla LNA. I Liberali Radicali (PLR) chiedono di ripristinare la Commissione della navigazione aerea, istituita con la legge sulla navigazione aerea del 21 dicembre 1948 ma poi sciolta a seguito del «grounding» di Swissair: i meccanismi previsti quando fu sciolta la Commissione, infatti, in parte non esisterebbero o funzionerebbero solo in modo insufficiente e le informazioni fornite dalle cerchie interessate non sarebbero quasi mai giunte al Consiglio federale. Tre associazioni aeronautiche³⁰, due associazioni di sostegno all'aviazione³¹ e due aeroporti³² chiedono basi legali che permettano agli esercenti aeroportuali di disporre misure amministrative e di trattare i dati personali. L'aeroporto di Ginevra chiede di inserire nella LNA il Rapporto sulla politica aeronautica (LUPO). Due associazioni per la tutela dei consumatori³³ chiedono l'istituzione di un organo di conciliazione in materia di diritti dei passeggeri. La Federazione svizzera di volo libero (FSVL) chiede l'abolizione dell'obbligo di contrassegno per gli alianti da pendio e la possibilità di sostituire quest'obbligo con un sistema di identificazione elettronico.

6. Risultati relativi ai singoli temi trattati nell'avamprogetto

5.1 Delega della vigilanza (art. 4 AP-LNA)

I Verdi sostengono senza riserve le misure volte a migliorare la vigilanza e la cultura della sicurezza. La proposta relativa alle condizioni alle quali l'UFAC può delegare compiti di vigilanza è approvata in linea di principio da diverse associazioni aeronautiche³⁴, tre associazioni mantello dell'economia³⁵ e dall'aeroporto di Zurigo. Tuttavia, sono state espresse preoccupazioni circa il rischio che le condizioni di lavoro, il diritto del lavoro e gli standard di sicurezza vengano compromessi qualora la delega fosse finalizzata principalmente al risparmio sui costi e venissero a mancare le competenze tecniche necessarie. Si chiede inoltre di garantire che le organizzazioni incaricate svolgano i loro compiti nel rispetto della legge e di chiarire che gli emolumenti possono essere fissati esclusivamente dal Consiglio federale. Oltre alla delega dei compiti di vigilanza alle direzioni degli aeroporti si chiede anche la delega di tali compiti agli esercenti aeroportuali, in particolare per gli aeroporti di grandi dimensioni.

³⁰ Aerosuisse, ASA, SASPA

³¹ UGW, Pro Flughafen

³² FZAG, ARESA

³³ Konsumentenschutz, frc

³⁴ AECS, Aerosuisse, HelvetiCA, Kapers, ASA, FZAG

³⁵ SGB, economiesuisse, CP

Il Cantone di Ginevra è critico nei confronti della proposta relativa alla delega ai Cantoni e ai Comuni e chiede di delimitare in modo chiaro quali compiti potranno essere trasferiti. A tale proposito invita a tenere conto di due aspetti, ossia dell'ampio margine di manovra di cui godono i Cantoni per delegare compiti ai Comuni e della capacità di questi ultimi di assumere mansioni di polizia. Osserva inoltre che una delega dell'UFAC a un Comune sarebbe possibile solo previa consultazione del Cantone e dell'aeroporto interessato.

La Guardia aerea svizzera di soccorso (Rega) chiede di definire a chi spetti la responsabilità in caso di delega di compiti statali e di stabilire in modo chiaro quali competenze di vigilanza possano essere assegnate ad altri. IG Nord propone di riformulare l'articolo, in modo da attribuire all'UFAC una responsabilità di base per la vigilanza e la possibilità di delegare quest'ultima laddove previsto dalla legge. In caso di trasferimento ai Comuni o ai Cantoni questi ultimi dovrebbero consultarsi reciprocamente.

Il Sindacato del personale dei trasporti (SEV) respinge quanto proposto. La delega di attività di vigilanza non deve essere dettata da una logica di compressione dei costi. Il SEV teme in particolare che la delega a «organizzazioni idonee» comporterebbe un peggioramento delle condizioni di lavoro e una perdita di sicurezza, poiché la qualità dell'attività di vigilanza diminuirebbe inevitabilmente. La delega di tali attività richiederebbe una maggiore vigilanza da parte dell'UFAC. Viene respinta inoltre la proposta che le organizzazioni in questione riscuotano emolumenti e si chiede che gli emolumenti riscossi si basino su una tariffa uniforme stabilita dall'UFAC.

5.2 Competenze di vigilanza (art. 16 AP-LNA)

La nuova regolamentazione delle competenze di vigilanza attribuite all'UFAC ha sollevato molte critiche. L'Unione democratica di centro (UDC) e l'Aero Club della Svizzera (AeCS) respingono la proposta. 20 pareri, provenienti in gran parte dagli ambienti dell'aviazione, chiedono adeguamenti del testo di legge³⁶. In generale, le voci critiche ritengono la regolamentazione proposta sproporzionata e l'ampliamento delle competenze attribuite all'UFAC inutile ed eccessivo. È necessario soppesare costi e benefici di un intervento di questo tipo e limitare all'essenziale l'intervento dello Stato. Le competenze di vigilanza devono riguardare l'UFAC e non il suo personale. La proposta è troppo dettagliata e dà l'impressione che si voglia dare al personale dell'UFAC possibilità di controllo illimitate, rafforzando in modo unilaterale i suoi diritti a scapito di chi è sottoposto a tale sorveglianza. Si teme che la disposizione possa servire anche in vista di eventuali procedimenti penali o amministrativi, per ottenere prove che esulano dai limiti posti da tali procedimenti. Particolarmente criticata è anche l'attribuzione all'UFAC di una competenza di autorizzazione. Si sottolinea inoltre che le ampie competenze di vigilanza previste entrerebbero in contraddizione con la cultura della sicurezza praticata e andrebbero a compromettere proprio il nucleo di quella «cultura giusta» promossa nella revisione della legge. Suscita inoltre confusione il fatto che nonostante il riferimento al diritto europeo direttamente applicabile le competenze di vigilanza concesse vanno ben oltre. Viene quindi respinta con decisione, in particolare, la possibilità che il personale dell'UFAC, o il personale da esso autorizzato, impartisca istruzioni vincolanti. La regolamentazione proposta, infine, non risponde a una domanda già più volte sollevata, ossia se gli audit EASA svolti in Svizzera possano essere effettuati da rappresentanti dell'EASA.

5.3 Inchieste sugli incidenti (art. 22 – 27 AP-LNA)

La Rega accoglie con favore il rafforzamento dei diritti delle persone direttamente coinvolte in un incidente così come proposto all'articolo 26 capoverso 2^{bis} AP-LNA, che chiarisce le condizioni per poter utilizzare le informazioni e le indicazioni fornite nell'ambito di inchieste sulla sicurezza. Tre rappresentanti degli ambienti aeronautici³⁷ criticano la procedura delle inchieste sugli incidenti, poiché considerano che violi il diritto vigente e probabilmente anche la Convenzione per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali (CEDU). La LNA andrebbe quindi completata in modo da obbligare le autorità inquirenti a informare sul diritto di non deporre e sulla possibilità di ricorrere a un avvocato. Viene inoltre criticata la mancanza della possibilità di sottoporre i risultati dell'inchiesta a un controllo da

³⁶ AEROPERS, AIG, ARESA, Aerosuisse, economiesuisse, FZAG, FFAC, Helvetic, HelvetiCA, IG Nord, LAT, Pilatus, SISI, USAM, Rega, SBAA, Swiss, UGW, ASA, Pro Flughafen

³⁷ ADF, AeCS, HelvetiCA

parte delle autorità giudiziarie. Ciò è tanto più grave in quanto tali risultati rappresentano regolarmente la base di procedimenti e misure di diritto amministrativo o penale. Per questi motivi si chiede che in futuro i rapporti del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI) possano essere esaminati da una commissione specializzata indipendente, come la Commissione sugli infortuni aeronautici prevista in passato dall'articolo 26 LNA.

IG Nord chiede che la LNA sancisca l'obbligo per l'UFAC e il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS) di ascoltare i Comuni messi in pericolo o che hanno subito danni.

5.4 Autorizzazione di esercizio: modifica delle condizioni di rilascio (art. 27 AP-LNA)

Non sono pervenute osservazioni sulla proposta di sopprimere tra i requisiti per il rilascio di un'autorizzazione di esercizio quello del possesso dei diritti d'uso sull'aerodromo previsto quale sede delle operazioni di volo.

5.5 Piano settoriale dei trasporti, parte infrastruttura aeronautica (PSIA) / Trattamento degli oggetti trovati (art. 36 AP-LNA)

Tre Cantoni³⁸ si sono espressi in merito, chiedendo che la disposizione relativa al trattamento degli oggetti trovati sia trasferita altrove, poiché non concerne in alcun modo l'oggetto dell'articolo, ossia il PSIA. Il Cantone di Ginevra, inoltre, auspica che le modifiche all'articolo non pregiudichino le competenze cantonali in materia di pianificazione del territorio. L'Unione sindacale svizzera (USS) accoglie la proposta senza riserve. L'UDC accoglie con favore l'introduzione del PSIA nella legge e chiede che esso sia vincolante anche per altri soggetti incaricati di compiti federali. Si chiede la soppressione della limitazione del numero di aeroporti e idroscali e l'introduzione invece dell'obbligo per il Consiglio federale di sviluppare un piano per l'infrastruttura aeronautica commerciale, militare e privata. Anche sei associazioni aeronautiche³⁹, i due aeroporti nazionali⁴⁰, ARESA, due compagnie aeree⁴¹, due associazioni economiche⁴² e quattro associazioni di sostegno all'aviazione⁴³ si esprimono in tal senso. La Federazione del settore aeronautico e aerospaziale svizzero (Aerosuisse) propone di parlare al capoverso 1 dei controlli di sicurezza e del controllo bagagli. IG Nord chiede numerose integrazioni al testo di legge, volte a garantire l'adempimento dei compiti e la tutela degli interessi dei Cantoni e dei Comuni interessati.

5.6 Concessione d'esercizio e diritto degli appalti pubblici (art. 36a AP-LNA)

La proposta di escludere dal campo di applicazione del diritto degli appalti pubblici l'attribuzione delle concessioni d'esercizio aeroportuali è accolta positivamente da una larga maggioranza. A favore si sono espressi cinque Cantoni⁴⁴, sette associazioni economiche⁴⁵, l'UDC, sette associazioni aeronautiche e di sostegno all'aviazione⁴⁶ e tre aeroporti⁴⁷. Il Cantone dei Grigioni auspica inoltre che nel rapporto esplicativo si faccia riferimento alla legge federale sul mercato interno (LMI). L'UDC, le associazioni aeronautiche, le associazioni di sostegno all'aviazione e gli aeroporti chiedono che ai Cantoni e ai Comuni di ubicazione degli aeroporti e alle società in cui detengono una partecipazione venga riservato un trattamento preferenziale nell'attribuzione delle concessioni. Tre associazioni economiche⁴⁸ si uniscono a questa richiesta e chiedono inoltre che il rinnovo della concessione sia possibile già una volta trascorsi due terzi della sua durata. La Società svizzera degli impiegati di commercio (SIC) chiede che la legge

³⁸ AG, GE, VS

³⁹ Aerosuisse, AeCS, ASA, SBAA, HelvetiCA, Aviationssuisse

⁴⁰ AIG, FZAG

⁴¹ Swiss, LAT

⁴² Economiesuisse, ZHK

⁴³ UWF, VPF, ZHK, KWZ

⁴⁴ GE, GR, NE, VS, ZG

⁴⁵ economiesuisse, CP, SEV, SIC, USAM, ZHK

⁴⁶ Aerosuisse, IG Landesflughäfen, SBAA, ASA, Pro Flughafen, UGW, Weltoffenes Zürich

⁴⁷ AIG, FZAG, ARESA

⁴⁸ Economiesuisse, ZHK, UGW

sancisca un obbligo di sostenibilità per gli aeroporti. IG Nord avversa la proposta e ne chiede la soppressione senza ulteriori motivazioni.

5.7 Aeroporti nazionali: mantenimento nel loro stato attuale (art. 36a^{bis} AP-LNA)

In merito alla proposta di estendere la garanzia dei diritti acquisiti anche agli orari di esercizio degli aeroporti nazionali sono giunti in tutto 83 pareri. A favore della nuova norma si sono espressi cinque Cantoni⁴⁹, due partiti politici⁵⁰, 16 associazioni economiche⁵¹, cinque associazioni aeronautiche⁵², sei associazioni di sostegno all'aviazione⁵³, otto compagnie aeree⁵⁴, Skyguide, quattro aeroporti⁵⁵ e un privato⁵⁶. Il Cantone di Svitto sostiene in linea di principio l'estensione della garanzia dei diritti acquisiti, ma chiede che sia limitata a una misura compatibile con l'impatto fonico ammesso, in particolare durante la notte; osserva che occorre proteggere il quadro operativo e non il traffico aereo specifico. Gli ambienti aeronautici, in parte con il sostegno delle associazioni economiche, chiedono inoltre, nel senso di una proposta dell'intero settore, che la protezione dei diritti acquisiti comprenda anche il volume di esercizio e gli orari di apertura, che andrebbero garantiti almeno nella misura attuale. Alcuni chiedono la possibilità di ampliare il volume e gli orari di esercizio in caso di aumento del traffico e di diminuzione dell'impatto ambientale (inquinamento fonico)⁵⁷ e di estendere la garanzia dei diritti acquisiti anche agli aeroporti regionali con traffico di linea⁵⁸.

Contro la proposta si sono schierati tre Cantoni⁵⁹, due partiti⁶⁰, 17 associazioni di protezione dell'ambiente e della popolazione⁶¹, quattro Città e Comuni⁶² e sei privati⁶³. Il Cantone di Argovia chiede di rinunciare ad estendere la garanzia dei diritti acquisiti, poiché ritiene impossibile la ponderazione degli interessi. Inoltre, lamenta la mancanza di spiegazioni sugli effetti dell'estensione proposta. Il Cantone di Ginevra chiede in sostanza di limitare la garanzia dei diritti acquisiti, formulando una riserva in merito alle future schede di coordinamento PSIA e alle procedure di risanamento. Il Cantone di Basilea Campagna non prende posizione sull'estensione della garanzia dei diritti acquisiti, ma richiama l'attenzione sul fatto che la sua richiesta relativamente agli orari d'esercizio dell'EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg (EAP) non verrebbe soddisfatta. Gli altri pareri contrari sono sostanzialmente identici. Si oppongono a un'abolizione di fatto delle norme di protezione ambientale per gli aeroporti nazionali e chiedono di rinunciare a estendere la garanzia dei diritti acquisiti. Quanto proposto violerebbe il mandato che la Costituzione attribuisce alla Confederazione di proteggere l'ambiente e la popolazione da eccessive emissioni nocive e moleste.

⁴⁹ GR, SG, SZ, ZG, ZH

⁵⁰ PLR, UDC

⁵¹ economiesuisse, USAM, SEV, FST, CP, HKBB, LGWK, HTS, IVS, SOHK, SCSA, syndicom, SCHK, ZWK, ZBK, ZHK

⁵² Aerosuisse, AEROPERS/SwissALPA, SASPA, SBAA, ASA

⁵³ AERIA+, AGAA, Aviationsuisse, IG Landesflughäfen, UGW, Pro Flughafen, Weltoffenes Zürich

⁵⁴ Dassault, easyjet, Jet Aviation, LAT, Swift Copters, Rega, Swiss, Albinati

⁵⁵ FZAG, AIG, EAP, ARESA

⁵⁶ ADF

⁵⁷ Air King, Albinati, AERIA +, AGAA, Dassault

⁵⁸ ADF

⁵⁹ GE, AG, BL

⁶⁰ PS, Verdi

⁶¹ ARAG, CARPE, IG Nord, COTAS, ATCR-AIG, Lärmliga, Mountain Wilderness, sbfz, ATA, AeFU, Fair in Air, FNI, Fluglärmsolidarität, VFSN, IG ZFDN, Region Ost, WWF

⁶² Wallisellen, Rümlang, Niederhasli, Zell

⁶³ Zimmermann, Huber, Bratoljic-Melkay, Schiltknecht, Blöchliger, Hardegger

5.8 Impianti accessori (art. 37m AP-LNA)

Quattro Cantoni⁶⁴ sono favorevoli all'adeguamento proposto della procedura cantonale per le decisioni relative alle costruzioni e agli impianti non destinati totalmente o prevalentemente all'esercizio di un aeroporto. Tre associazioni aeronautiche⁶⁵, quattro associazioni di sostegno all'aviazione⁶⁶ e due aeroporti⁶⁷ accolgono in linea di principio la proposta, ma chiedono un'ampia riformulazione della disposizione che renda, tra l'altro, obbligatorio anche il consenso degli esercenti degli aeroporti, i quali possano negarlo se l'impianto accessorio pregiudica o compromette il futuro ampliamento delle installazioni aeroportuali. L'aeroporto di Ginevra ritiene che la versione attuale dell'articolo 37m sia più chiara e respinge la modifica prevista, ad eccezione della possibilità per l'UFAC di sentire l'esercente dell'aerodromo o il fornitore di servizi della sicurezza aerea.

Contro la proposta si sono schierati il Partito socialista svizzero (PS), 17 associazioni di protezione dell'ambiente e della popolazione⁶⁸, quattro Città e Comuni⁶⁹ e sei privati⁷⁰. A loro avviso la necessità di limitare le competenze cantonali non è sufficientemente motivata. Solleva critiche, in particolare, l'affermazione secondo la quale le autorità cantonali non disporrebbero delle competenze necessarie per valutare la situazione. Viene respinta con forza la limitazione dei loro poteri a favore delle autorità federali e la riduzione dei diritti di partecipazione che ne deriverebbero. IG Nord chiede, senza addurre motivazioni, un'ampia riformulazione dell'articolo, che preveda anche la consultazione dei Comuni.

5.9 Zone riservate (art. 37n segg. AP-LNA)

Gli articoli in questione intendono circoscrivere chiaramente le zone di applicazione per la costituzione delle zone riservate, disciplinare la procedura per la delimitazione di tali zone e stabilire i principi relativi al loro effetto preclusivo. Inoltre, prevedono la definizione di zone riservate anche per gli impianti di sicurezza aerea. Due Cantoni⁷¹ sostengono la proposta senza riserve. L'UDC, l'Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM), due associazioni aeronautiche⁷², quattro associazioni di sostegno all'aviazione⁷³, due aeroporti⁷⁴ e un privato⁷⁵ accolgono con favore l'orientamento di massima della proposta, ma chiedono diversi adeguamenti. Si ritiene che la zona riservata, che presenta un grado di concretizzazione relativamente elevato e si trova temporalmente a ridosso di un progetto concreto, non vada privilegiata rispetto alla pianificazione settoriale, poiché ciò comporterebbe una grave ingerenza nella proprietà privata. La delimitazione di una zona riservata non è ritenuta uno strumento adeguato per garantire la pianificazione settoriale. Si propone inoltre di prolungare la durata massima della zona riservata e di richiedere il consenso dell'esercente aeroportuale per i progetti previsti in tali zone. L'estensione della zona di applicazione per la costituzione della zona riservata viene respinta.

Due Cantoni⁷⁶ sono contrari alla proposta, perché la ritengono sproporzionata. Il Cantone di Zurigo respinge l'estensione della zona di applicazione per le zone riservate, la rinuncia alla consultazione e la sua sostituzione attraverso la pubblicazione con possibilità di opposizione nonché l'effetto preclusivo della pubblicazione. La limitazione della protezione giuridica sarebbe sproporzionata e la pubblicazione comporterebbe un onere supplementare. I Verdi non si esprimono esplicitamente su questa modifica, ma respingono in generale tutte quelle che mirano a rafforzare l'intervento della Confederazione. Contro

⁶⁴ AG, FR, GR, NW, VD

⁶⁵ Aerosuisse, ASA, EBAA

⁶⁶ IG Landesflughäfen, UGW, Pro Flughafen, Weltoffenes Zürich

⁶⁷ FZAG, ARESA

⁶⁸ ARAG, CARPE, IG Nord, COTAS, ATCR-AIG, Lärmliga, Mountain Wilderness, sbfz, ATA, MpA, Fair in Air, FNI, Fluglärmsolidarität, VFSN, IG ZFDN, Region Ost, WWF

⁶⁹ Wallisellen, Rümlang, Niederhasli, Zell

⁷⁰ Zimmermann, Huber, Bratoljic-Melkay, Schiltknecht, Blöchliger, Hardegger

⁷¹ FR, ZG

⁷² Aerosuisse, ASA

⁷³ IG Landesflughäfen, UGW, Pro Flughafen, Weltoffenes Zürich

⁷⁴ FZAG, ARESA

⁷⁵ ADF

⁷⁶ SZ, ZH

la proposta si sono espressi anche il PS, 17 associazioni di protezione dell'ambiente e della popolazione⁷⁷, quattro Città e Comuni⁷⁸, l'aeroporto di Ginevra e sei privati⁷⁹, che respingono la limitazione della protezione giuridica e chiedono che si rinunci ad estendere la zona di applicazione per le zone riservate. L'aeroporto di Ginevra teme che la nuova possibilità di opposizione allunghi i tempi della procedura.

5.10 Servizi della sicurezza aerea: delega a fornitori esteri (art. 40b AP-LNA)

Il Cantone di San Gallo, tre associazioni aeronautiche⁸⁰, l'aeroporto di Zurigo, Swiss e Skyguide accolgono con favore la proposta di estendere la possibilità di delegare servizi della sicurezza aerea. Riten-
gono fondamentale che la fornitura di servizi della navigazione aerea di importanza nazionale resti un compito della Confederazione, così che il Paese possa contare su un proprio sistema di sicurezza aerea efficiente e affidabile. Secondo l'aeroporto di Zurigo i servizi della navigazione aerea devono disporre delle risorse adeguate per garantire le capacità necessarie. Bisogna garantire loro una governance snella e le decisioni devono poter essere prese e attuate rapidamente. Swiss accoglie con favore il margine di cui beneficerebbe Skyguide per cooperare con altri fornitori di servizi in questo ambito, ma ritiene che le modifiche previste non siano sufficienti e sarebbe favorevole a una maggiore liberalizzazione.

L'USS e due associazioni aeronautiche⁸¹ si sono espresse criticamente, argomentando che la modernizzazione tecnologica costringe il personale ad acquisire nuove competenze, in particolare nell'ambito della digitalizzazione.

Contro l'estensione proposta si schierano il PS, due associazioni economiche⁸², il Sindacato dei settori postale, logistico, delle telecomunicazioni, informatico e dei media (Syndicom) e IG Nord. Il PS ritiene che la possibilità prevista per Skyguide di delegare determinati servizi della sicurezza aerea a fornitori esteri non sarebbe una misura adeguata. Si teme una perdita di controllo, una crescente pressione sui salari del personale in Svizzera e, in ultima analisi, anche una riduzione dei posti di lavoro, provocata dalla fornitura di servizi della sicurezza aerea più economici. Il SEV ritiene che Skyguide debba continuare a offrire tutti i servizi in forma integrata, così da evitare una perdita di controllo sullo spazio aereo svizzero. Si temono inoltre una riduzione dei posti di lavoro e una maggiore pressione della concorrenza. IG Nord ritiene che i servizi della navigazione aerea rappresentino un interesse nazionale e pertanto la loro fornitura non debba essere delegata.

5.11 Restrizione della proprietà fondiaria (piano delle zone di sicurezza) (art. 42 seg. AP-LNA)

Gli articoli proposti prevedono diversi adeguamenti della procedura che porta a definire i piani delle zone di sicurezza. Quattro Cantoni⁸³ e Swiss si sono espressi a favore. L'aeroporto di Ginevra prende atto che in futuro i piani delle zone di sicurezza saranno sottoposti all'approvazione dell'UFAC.

Due associazioni aeronautiche⁸⁴, tre associazioni di sostegno all'aviazione⁸⁵ e due aeroporti⁸⁶ preferirebbero che la procedura attuale venisse in massima parte mantenuta e propongono alcune modifiche relative al coinvolgimento dei Cantoni. IG Nord chiede, senza addurre motivazioni, un'ampia riformulazione dell'articolo, che preveda anche la consultazione dei Comuni.

⁷⁷ ARAG, CARPE, IG Nord, COTAS, ATCR-AIG, Lärmliga, Mountain Wilderness, sbfz, ATA, MpA, Fair in Air, FNI, Fluglärmsolidarität, VFSN, IG ZFDN, Region Ost, WWF

⁷⁸ Wallisellen, Rümlang, Niederhasli, Zell

⁷⁹ Zimmermann, Huber, Bratoljic-Melkay, Schiltknecht, Blöchliger, Hardegger

⁸⁰ Aerosuisse, SATTA, SBAA

⁸¹ HelvetiCA, Kapers

⁸² USS, SEV, syndicom

⁸³ AG, NW, UR, VD

⁸⁴ Aerosuisse, SBAA

⁸⁵ UGW, Pro Flughafen, Weltoffenes Zürich

⁸⁶ FZAG, ARESA

Contro la proposta si sono schierati due partiti⁸⁷, 17 associazioni di protezione dell'ambiente e della popolazione⁸⁸, quattro Città e Comuni⁸⁹ e sei privati⁹⁰. Si ritengono inaccettabili la prevista estensione della zona di applicazione per le zone di sicurezza nonché la riduzione dei diritti di partecipazione e dei rimedi giuridici.

5.12 Esenzione dalle tasse di rotta per il traffico aereo soggetto alle regole del volo a vista (traffico VFR) (art. 49 AP-LNA)

Il Cantone di Argovia e Skyguide si dicono favorevoli alla proposta. Secondo il primo, tuttavia, non è chiaro se anche le lettere a e b dell'articolo 49 capoverso 1 LNA debbano essere abrogate. Secondo Skyguide la base legale dovrebbe comprendere anche la fornitura di servizi di informazione aeronautica. La tassa dovrebbe inoltre comprendere la possibilità di coprire gli investimenti, in parte considerevoli, che sono necessari per le nuove attrezzature tecniche.

5.13 Integrazione riguardante lo sviluppo di aeromobili e le imprese attive in questo settore (art. 57 AP-LNA)

Non sono pervenute osservazioni in merito alla delega al DATEC dell'emanazione di prescrizioni riguardanti lo sviluppo di aeromobili, né in merito all'integrazione delle imprese attive in questo settore nell'elenco delle imprese che necessitano di un'autorizzazione dell'UFAC.

5.14 Piloti di elicottero: innalzamento del limite di età (art. 61 AP-LNA)

Sei Cantoni⁹¹, due associazioni mantello dell'economia⁹² e quattro associazioni aeronautiche⁹³ accolgono con favore l'innalzamento dell'età dei piloti. Si ritiene che l'attuale limite posto dall'UE sia in contrasto con il divieto di discriminazione, sia sproporzionato e costituisca un'inutile restrizione della libertà professionale. Si ritiene di fondamentale importanza che il settore possa continuare a contare sui piloti più esperti e più sicuri. Si ricorda che non esistono prove scientifiche a dimostrazione di un repentino aumento del rischio di inabilità al volo a partire dai 60 anni. Inoltre, la normativa europea vigente crea una disparità di trattamento ingiustificata tra i piloti di soccorso e i piloti commerciali.

Contro la proposta si sono schierati il Cantone di Zurigo, il PS, l'USS e tre associazioni aeronautiche⁹⁴, che osservano che la normativa proposta violerebbe il diritto europeo e metterebbe a repentaglio le relazioni con l'UE. I vantaggi della proposta sarebbero inferiori ai rischi e agli svantaggi che deriverebbero da un'infrazione dell'accordo tra la Svizzera e l'UE sul trasporto aereo. Le norme emanate dal legislatore internazionale competente si baserebbero su dati scientifici e garantirebbero la sicurezza tanto dei piloti quanto degli utenti. Non avrebbe senso che la Svizzera cercasse di derogare a tali norme. La sicurezza del traffico aereo non deve essere compromessa.

5.15 Violazione dei diritti dei passeggeri: disposizioni penali estese anche agli aeroporti (art. 91 AP-LNA)

La proposta di multare gli esercenti aeroportuali in caso di violazione dei diritti dei passeggeri è accolta con favore dal Cantone di Uri e dall'aeroporto di Ginevra. È oggettivamente corretto trattare gli esercenti aeroportuali alla stregua delle compagnie aeree per quanto riguarda il rispetto delle disposizioni concernenti i diritti dei passeggeri e prevedere sanzioni in caso di violazioni gravi o ripetute.

⁸⁷ PS, Verdi

⁸⁸ ARAG, CARPE, IG Nord, COTAS, ATCR-AIG, Lärmliga, Mountain Wilderness, sbfz, ATA, MpA, Fair in Air, FNI, Fluglärmsolidarität, VFSN, IG ZFDN, Region Ost, WWF

⁸⁹ Wallisellen, Rümlang, Niederhasli, Zell

⁹⁰ Zimmermann, Huber, Bratoljic-Melkay, Schiltknecht, Blöchliger, Hardegger

⁹¹ AI, GR, NW, SG, UR, VS

⁹² USAM, CP

⁹³ Aerosuisse, FSdE, FSVL, SBAA

⁹⁴ Kapers, HelvetiCA, syndicom

5.16 Violazione dei diritti dei passeggeri: innalzamento del limite massimo della multa per lo svolgimento di procedure penali amministrative contro persone giuridiche (art. 91^{bis} AP-LNA)

Il Cantone di Uri e l'aeroporto di Ginevra approvano il raddoppio dell'importo massimo della multa per le aziende. Portare l'importo attuale da 5000 a 10 000 franchi appare adeguato anche alla luce delle sanzioni previste dal resto del diritto penale e dalla procedura penale.

5.17 Ritiro della concessione (art. 93 AP-LNA)

Non sono pervenute osservazioni in merito all'adeguamento proposto, ossia la correzione del rimando, che non va all'articolo 37 bensì all'articolo 36a LNA.

5.18 Giurisdizione (art. 98 AP-LNA)

Quattro Cantoni⁹⁵, la FSVL, l'aeroporto di Ginevra, Skyguide e la Rega approvano senza riserve la proposta di concentrare presso il Ministero pubblico della Confederazione la giurisdizione sul settore aeronautico.

Il Cantone di Zurigo approva la proposta, ma chiede di aggiungere che in caso di catastrofi aeree e infortuni aeronautici gravi il Ministero pubblico della Confederazione garantisca l'intervento immediato sul luogo dell'evento e assuma immediatamente la direzione del procedimento penale, poiché in questi casi le prime ore delle indagini sono decisive per chiarire le cause e le responsabilità. Anche due enti che rappresentano le polizie cantonali e i ministeri pubblici si sono espressi a favore⁹⁶, pur criticando il fatto che le modifiche proposte vadano a loro avviso oltre quanto chiesto dalla mozione parlamentare originaria. Concentrare presso il Ministero pubblico della Confederazione la competenza specifica in materia di reati legati all'aviazione ha senso solo se si tratta di garantire che la persona giusta faccia la cosa giusta con competenza e al momento giusto, e questo sarebbe il caso solo per gli infortuni aeronautici e gli eventi gravi, come previsto dalla mozione. Inoltre, si ritiene che la delimitazione prevista non sia sufficientemente chiara e comporti un maggiore rischio di nuove incertezze e nuovi conflitti. Estendere la giurisdizione federale come proposto potrebbe alleggerire il carico di lavoro dei corpi di polizia cantonali solo a condizione che il Ministero pubblico della Confederazione si avvalga sistematicamente della Polizia giudiziaria federale. A questo proposito si ritiene che la proposta presentata sia ancora insufficiente e che la ripartizione dei compiti vada precisata più in dettaglio.

Il Cantone di Ginevra e IG Nord respingono la proposta. Secondo il Cantone di Ginevra essa va oltre quanto chiesto dalla mozione, con il rischio che negli aeroporti il Ministero pubblico della Confederazione si trovi ad occuparsi di casi di lieve entità per i quali non occorrono conoscenze specialistiche particolari. D'altra parte, l'aviazione non è l'unico settore nel quale le inchieste penali richiedono competenze specialistiche. Affermare che l'attuale ripartizione delle competenze comporti un trattamento ineguale da parte dei Cantoni non ha alcun fondamento e non aiuta nella delimitazione delle competenze. Si ritiene che i criteri di delimitazione siano poco chiari e che porterebbero a conflitti. Indipendentemente dalla soluzione adottata, occorre in ogni caso garantire che il Ministero pubblico della Confederazione conduca le procedure avvalendosi della Polizia giudiziaria federale. Secondo IG Nord non vi è alcun motivo evidente, né tanto meno imperativo, per limitare le competenze cantonali.

5.19 «Cultura giusta» (*just culture*) (art. 20 e 91^{ter} AP-LNA, art. 237 AP-CP)

Sono pervenute in tutto 40 pareri sulla proposta di attuazione della «cultura giusta» nella LNA e nel Codice penale svizzero (CP). Si sono espressi sei Cantoni⁹⁷, due partiti⁹⁸, quattro associazioni mantello dell'economia⁹⁹, 13 associazioni aeronautiche¹⁰⁰, due associazioni di protezione dell'ambiente e della

⁹⁵ BE, GL, NW, UR

⁹⁶ CCPCS, CMP

⁹⁷ AG, GE, LU, NE, SG, UR

⁹⁸ PS, Verdi

⁹⁹ economiesuisse, SEV, USAM, USS

¹⁰⁰ Aerosuisse, AeCS, AEROPERS-SwissALPA, FFAC, HelvetICA, Kapers, FSVL, Rega, SATTA, SASPA, SBAA, syndicom, ASA

popolazione¹⁰¹, tre associazioni di sostegno all'aviazione¹⁰², tre aeroporti¹⁰³, tre compagnie aeree¹⁰⁴, due enti che rappresentano le polizie cantonali e i ministeri pubblici¹⁰⁵ e il SISl.

I Cantoni che si sono espressi accolgono la proposta in massima parte senza riserve. Secondo il Cantone di San Gallo è preoccupante che in uno Stato di diritto si voglia vietare l'impiego di determinate informazioni riguardanti anche violazioni pesanti quali l'intenzione e la negligenza grave. Simili informazioni dovrebbero invece essere utilizzabili nel quadro del perseguimento penale. Il Cantone di Lucerna aggiunge che poiché solo in materia di aviazione sussisterebbe una competenza esclusiva della Confederazione, per quanto riguarda le decisioni di abbandono del procedimento o di non luogo a procedere da parte delle autorità cantonali l'articolo 237 CP sarebbe applicato solo nei settori della navigazione, degli impianti a fune e delle ferrovie.

I Verdi si dichiarano favorevoli senza riserve. Il PS accoglie positivamente quanto proposto, ma ritiene che vi siano forti lacune e formulazioni troppo generiche, senza tuttavia fornire ulteriori argomentazioni.

Le associazioni mantello dell'economia accolgono favorevolmente quanto proposto. Secondo il SEV, tuttavia, l'attuazione della «cultura giusta» andrebbe spinta oltre. Ritiene anche che la protezione garantita alle fonti delle informazioni non sia sufficiente. L'USS trova che vi siano evidenti punti deboli e formulazioni troppo generiche, senza fornire ulteriori motivazioni.

I due enti che rappresentano le polizie cantonali e i ministeri pubblici si esprimono in termini positivi.

Dagli ambienti aeronautici sono giunti commenti in larga misura positivi, ma accompagnati da richieste di miglioramento. Si chiede che la rinuncia al perseguimento penale sia applicata anche alle segnalazioni quali previste dal regolamento UE sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile (regolamento UE n. 996/2010). Si chiede inoltre di sopprimere il termine «caso grave» in entrambi gli articoli della LNA, poiché non è chiaro se con esso si introdurrebbe un'ulteriore qualificazione. Il divieto di utilizzare informazioni emerse nel quadro della «cultura giusta» andrebbe esteso anche alle persone menzionate nelle segnalazioni. Non si comprende inoltre perché la rinuncia al perseguimento penale debba valere solo per i procedimenti penali in materia di diritto aeronautico. Per quanto riguarda l'articolo 237 CP, si considera che «ha intrapreso tutto quanto si poteva ragionevolmente pretendere» sia una condizione troppo vaga, e si propone di sostituirla con «ha intrapreso tutto quanto possa essere considerato uno sforzo serio». Si chiede inoltre di definire in modo diverso la volontà di cooperare di cui deve dar prova la persona affinché si giunga alla decisione di rinunciare al perseguimento penale nei suoi confronti.

Le due associazioni di protezione dell'ambiente e della popolazione chiedono che le disposizioni in materia di notifica siano applicabili anche all'esecuzione dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF) e della legge cantonale zurighese sull'aeroporto (diritto di notifica secondo tale legge per i voli al di fuori dell'orario di esercizio dell'aeroporto). Negli articoli della LNA andrebbe inoltre precisato che i lavori relativi al sistema di notifica vanno documentati e che le informazioni non utilizzabili contenute nelle segnalazioni di eventi debbano confluire nella valutazione della sicurezza delle operazioni di volo per i rispettivi aeroporti.

5.20 Controlli alcolemici eseguiti dall'esercente aeroportuale (art. 90^{bis} e 100^{ter} AP-LNA)

Cinque Cantoni¹⁰⁶ si sono espressi in merito a questa proposta. In linea di principio le modifiche sono accolte con favore per motivi di sicurezza. Si sottolinea tuttavia che l'attuazione di questi controlli comporterà un onere supplementare per le autorità di polizia, al momento non quantificabile. Secondo il Cantone di Ginevra non è chiaro a chi si riferisca l'espressione «persone non accompagnate», ossia se si tratti di visitatori, di persone con incarichi di breve durata o di altro. Propone pertanto di parlare di persone che lavorano nell'area di manovra o in altre aree operative dell'aeroporto. Chiede inoltre che

¹⁰¹ IG Nord, Fluglärmsolidarität

¹⁰² Aviationsuisse, UGW, Pro Flughafen

¹⁰³ AIG, ARESA, FZAG

¹⁰⁴ Helvetic, LAT, Swiss

¹⁰⁵ CCPCS, CMP

¹⁰⁶ AG, BE, GE, LU, UR

per le nuove categorie di persone che potranno essere sottoposte ai controlli alcolemici valgano gli stessi valori limite previsti per i membri dell'equipaggio.

Hanno inoltre presentato le loro osservazioni due associazioni aeronautiche¹⁰⁷, due aeroporti¹⁰⁸, due associazioni di sostegno all'aviazione¹⁰⁹ e la Conferenza delle comandanti e dei comandanti delle polizie cantonali svizzere (CCPCS). Tutti concordano con la regolamentazione proposta ma, in parte, chiedono alcune integrazioni. Gli ambienti aeronautici ritengono che, considerato l'elevato pericolo rappresentato dal personale di terra alla guida di veicoli a motore, il sistema interno a punti non dovrebbe essere l'unica misura sanzionatoria. In caso di infrazioni dovrebbe invece essere possibile perseguire penalmente anche il personale di terra. Non è chiaro perché queste persone debbano essere punite meno severamente lato cielo rispetto a lato terra. Si auspica inoltre che l'esercente aeroportuale possa effettuare autonomamente i controlli alcolemici sul personale di terra e che si debba rivolgere alla polizia solo se si profila un reato o un procedimento penale. La CCPCS sottolinea che la nuova possibilità di controllo, certo auspicabile per motivi di sicurezza, comporta tuttavia un onere supplementare (in termini di personale) da non sottovalutare. In singoli casi, in particolare per i corpi di polizia cantonali più piccoli responsabili della sicurezza di un aeroporto e dei compiti connessi, tale onere supplementare potrebbe comportare l'impegno di risorse aggiuntive, a scapito delle altre attività di perseguimento penale. A questo proposito è necessario uno stretto coordinamento da parte della Confederazione con i corpi di polizia cantonali e le autorità di perseguimento penale e, se del caso, occorre esaminare le possibilità di supportarne e alleggerirne il lavoro. In quest'ottica l'estensione della giurisdizione federale a tutti i procedimenti penali in materia di aviazione, come proposto nell'articolo 98 capoverso 1 AP-LNA, potrebbe alleggerire il carico di lavoro dei corpi di polizia cantonali. Ciò, tuttavia, solo a condizione che per l'attuazione il Ministero pubblico della Confederazione si avvalga sistematicamente della Polizia giudiziaria federale. Alla CCPCS appare inoltre discutibile la distinzione operata tra membri dell'equipaggio di bordo e personale di terra. Una simile distinzione è oggettivamente poco giustificabile, visto che per entrambe queste categorie di persone si tratta di violazioni gravi del principio di *awareness* assoluta e quindi di infrazioni che non sono in alcun modo compatibili con la vulnerabilità di un aeroporto internazionale nel suo complesso. Di conseguenza, si dovrebbe rinunciare a una distinzione o per lo meno esaminare la possibilità di rinunciarvi.

5.21 Trattamento dei dati e diritti di accesso (art. 107a AP-LNA)

Hanno espresso il loro parere in merito alle integrazioni delle disposizioni sulla protezione dei dati nella LNA in relazione alla sorveglianza del mercato nel settore degli aeromobili senza occupanti il Cantone di Uri, il PS, Aerosuisse, l'aeroporto di Zurigo e due associazioni di sostegno all'aviazione¹¹⁰. Il PS non respinge di per sé il trattamento dei dati proposto, ma solleva importanti riserve in relazione alla sicurezza. Ritene che la protezione dei dati andrebbe regolamentata in modo più rigoroso. Gli altri partecipanti che hanno preso posizione in merito giudicano in termini complessivamente positivi quanto proposto, ma chiedono un adeguamento redazionale, poiché secondo la legge sulla protezione dei dati riveduta rientrano nel campo d'applicazione della stessa solo le persone fisiche. Con questa precisazione nella LNA sarebbe inoltre chiaro che non tutti i dati personali custoditi dalle aziende menzionate, tra i quali possono figurare ad esempio anche quelli dei clienti, possono essere trattati bensì solo i dati riguardanti il personale.

5.22 Utilizzo dei dati biometrici (art. 107c AP-LNA)

Due Cantoni¹¹¹, due partiti¹¹², due associazioni mantello dell'economia¹¹³, tre associazioni aeronautiche¹¹⁴, quattro associazioni di sostegno all'aviazione¹¹⁵, due aeroporti¹¹⁶, la compagnia aerea

¹⁰⁷ Aerosuisse, SASPA

¹⁰⁸ AIG, FZAG

¹⁰⁹ UGW, Pro Flughafen

¹¹⁰ UGW, Pro Flughafen

¹¹¹ GE, SG

¹¹² Partito Pirata, PS

¹¹³ USAM, SEV

¹¹⁴ Aerosuisse, Kapers, syndicom

¹¹⁵ Aviationsuisse, UGW, Pro Flughafen, Weltoffenes Zürich

¹¹⁶ AIG, FZAG

Swiss e due associazioni per la tutela dei consumatori e la protezione dei dati¹¹⁷ hanno preso posizione sulla nuova base legale che consente di ricorrere ai dati biometrici nel quadro dei controlli di sicurezza negli aeroporti.

Il Cantone di Ginevra è contrario. Ritiene infatti che il contesto e lo scopo del rilevamento di dati biometrici non siano comprensibili e che non sia chiaro a cosa servano le informazioni raccolte in questo modo. Il Cantone di San Gallo è favorevole a quanto proposto, ma fa notare che l'introduzione di nuove tecnologie richiede il rispetto delle norme sulla protezione dei dati. Inoltre, considera essenziale un allineamento agli standard internazionali in materia.

Il Partito pirata Svizzera (Partito Pirata) esprime parere negativo. Anziché utilizzare gli aeroporti come banco di prova e terreno di sperimentazione per aumentare la sorveglianza (automatizzata) e il trattamento dei dati in nome della sicurezza, si dovrebbe rinunciare espressamente. Inoltre, sarebbe difficile ottenere il consenso esplicito, informato e volontario come previsto dalla proposta. Il PS non respinge di per sé il trattamento dei dati proposto, ma solleva importanti riserve in materia di sicurezza. La protezione dei dati andrebbe regolamentata con il massimo rigore, soprattutto trattandosi di dati biometrici. L'onere per un uso volontario sembra eccessivo e sarebbe quindi più sensato rinunciare.

Il SEV respinge quanto proposto in considerazione del rapporto di dipendenza esistente tra personale salariato e datore di lavoro. Alla luce di tale rapporto un consenso non è considerato sufficiente. Cabin Crew Union (kapers) e Syndicom esprimono un parere analogo, mettendo inoltre in discussione la proporzionalità della misura rispetto allo scopo perseguito, ossia la verifica dell'identità.

Aerosuisse, i due aeroporti nazionali, le associazioni di sostegno all'aviazione e Swiss approvano quanto proposto, ma chiedono, oltre ad alcune precisazioni terminologiche, anche qualche adeguamento del testo di legge per estendere l'utilizzazione dei dati biometrici ad altri settori che non concernono i controlli di sicurezza. Inoltre, vorrebbero che fosse soppressa la limitazione al proprio personale e che fosse introdotta la possibilità di effettuare test pilota.

Le due associazioni per la tutela dei consumatori e la protezione dei dati ritengono che in questo caso la digitalizzazione proposta sia fondamentalmente sensata. Per garantire la neutralità tecnologica, tuttavia, invece di «immagine del viso» si dovrebbe parlare di «dati biometrici personali». Chiedono inoltre precisazioni in merito allo stoccaggio dei dati biometrici raccolti, alla loro protezione e agli scopi ai quali sono destinati. La disposizione di legge dovrebbe inoltre indicare in modo chiaro a quali condizioni è consentito il trattamento di tali dati.

5.23 Deroche alla legge sulla trasparenza (art. 107d AP-LNA)

In merito alla proposta di limitare l'accesso a determinati documenti ufficiali sono pervenuti complessivamente 43 pareri. Si sono espressi al riguardo il PS, due associazioni mantello dell'economia¹¹⁸, tre associazioni aeronautiche¹¹⁹, due compagnie aeree¹²⁰, l'aeroporto di Zurigo, Skyguide, due associazioni di sostegno all'aviazione¹²¹, 17 associazioni di protezione dell'ambiente e della popolazione¹²², quattro Città e Comuni¹²³, cinque associazioni per la tutela dei consumatori e la protezione dei dati¹²⁴ e sei altri invitati alla consultazione¹²⁵.

Le due associazioni mantello dell'economia e gli ambienti aeronautici sostengono la nuova regolamentazione. Considerata in particolare la «cultura giusta» (*just culture*), fortemente sentita e attivamente praticata nel settore dell'aviazione, è di fondamentale importanza ottenere un quadro quanto

¹¹⁷ Digitale Gesellschaft, Politbeobachter

¹¹⁸ USAM, SGB

¹¹⁹ AeCS Helvetica, Kapers

¹²⁰ Swiss, LAT

¹²¹ Aviationssuisse, Weltoffenes Zürich

¹²² ARAG, CARPE, IG Nord, COTAS, ATCR-AIG, Lärmliga, Mountain Wilderness, sbfz, ATA, MpA, Fair in Air, FNI, Fluglärm-solidarität, VFSN, IG ZFDN, Region Ost, WWF

¹²³ Wallisellen, Rümlang, Niederhasli, Zell

¹²⁴ Digitale Gesellschaft, Politbeobachter, RSF, Investigativ, Öffentlichkeitsgesetz

¹²⁵ Zimmermann, Huber, Bratoljic-Melkay, Schiltknecht, Blöchliger, Hardegger, IFPDT, SISI

più completo e veritiero degli errori e dei pericoli. Solo in questo modo si possono individuare i rischi e adottare misure adeguate per farvi fronte. Di conseguenza bisogna evitare di indurre un'impresa o un privato a nascondere informazioni rilevanti per la sicurezza. La soluzione proposta è considerata opportuna e ragionevole. AeCS aggiunge che occorrerebbe pubblicare ogni anno, nelle lingue nazionali, un rapporto che illustri le attività dell'UFAC; i rapporti annuali sulla sicurezza (*annual safety reports*) pubblicati solo in inglese non basterebbero. Il SISI chiede per motivi legati alla sistematica della legge che il capoverso che lo riguarda sia inserito nell'articolo 26 LNA.

Sono invece giunte critiche da parte di associazioni di protezione dell'ambiente e da privati. Nella misura in cui le restrizioni al principio di trasparenza nel senso più ampio del termine servano a garantire la sicurezza aerea o a conformarsi al diritto europeo, non sono contestabili dal punto di vista della popolazione direttamente toccata. Tuttavia, se dovessero essere utilizzate per limitare il diritto di accesso ai dati relativi al traffico aereo o a informazioni simili che spetta agli abitanti di zone limitrofe degli aeroporti colpiti da effetti negativi, andrebbero senz'altro respinte. Per prevenire eventuali abusi va pertanto introdotta una riserva che garantisca espressamente il mantenimento nella misura attuale dei diritti di accesso in tutti gli altri settori.

Il Partito Pirata, le associazioni per la tutela dei consumatori e la protezione dei dati, Fluglärmforum Süd e l'Incaricato federale della protezione dei dati e della trasparenza (IFPDT) chiedono di eliminare l'articolo. Derogare al principio di trasparenza nei termini proposti impedirebbe ai cittadini direttamente toccati, ai media e agli esperti di esercitare un controllo parallelo indipendente, come invece prevede tale principio nella sua applicazione attuale. La prevista rendicontazione periodica dell'UFAC non sostituirebbe il principio di trasparenza così abolito. La restrizione in questione comporterebbe piuttosto la possibilità di insabbiare gli abusi; inoltre i controlli statali non verrebbero sufficientemente verificati e questo, a lungo termine, indebolirebbe la fiducia nell'amministrazione e l'efficacia della sorveglianza. Pertanto l'articolo andrebbe cancellato per garantire anche in questo importante settore la trasparenza dell'Amministrazione, una conquista ampiamente apprezzata dalla popolazione. Proprio nel contesto della «cultura giusta» si ritiene che i meccanismi di protezione previsti dalla LTras e da altre leggi, tra le quali la LNA, siano pienamente sufficienti per garantire controlli efficaci. La LTras rimane in questo ambito una componente indispensabile per rafforzare la fiducia della popolazione nell'apparato di controllo delle autorità. Secondo l'IFPDT non vi sono motivi convincenti che giustificano l'introduzione nell'AP-LNA di una disposizione speciale ai sensi dell'articolo 4 LTras, motivo per cui le riserve proposte in merito alla LTras non sono necessarie.

5.24 Personale addetto alla sicurezza aerea: controllo dei precedenti personali (art. 108b segg. AP-LNA, art. 46 AP-LCaGi, art. 10 segg. AP-LSIP)

In merito alla proposta si sono espressi nove Cantoni¹²⁶, il SEV, due associazioni aeronautiche¹²⁷, due aeroporti¹²⁸, Swiss, Skyguide, Syndicom e due enti che rappresentano le polizie cantonali e i ministeri pubblici¹²⁹.

I Cantoni che hanno preso posizione approvano in linea di principio quanto proposto, ma fanno notare che occorrerà mettere in conto un sensibile aumento dell'onere per le polizie cantonali, onere di cui tuttavia, al momento, non è ancora possibile stimare l'entità. Secondo il Cantone di Ginevra bisognerebbe concludere un accordo sul finanziamento di questo onere supplementare provocato dalla legislazione federale. Per quanto riguarda la procedura, andrebbe prevista la possibilità di vietare la trasmissione alle persone coinvolte o ai servizi competenti di informazioni delicate, sensibili o oggetto di inchieste in corso. Questo andrebbe espressamente previsto nella legge. La possibilità di consultare i procedimenti penali dovrebbe essere estesa anche al tribunale dei minorenni, ai tribunali penali e alla giustizia militare, poiché anche qui potrebbero figurare informazioni supplementari rilevanti. L'accesso ai documenti dei servizi delle attività informative è una questione delicata e in generale non è chiaro di quali rimedi giuridici disponga la persona alla quale tale accesso venisse negato. L'accesso ai documenti dei

¹²⁶ AG, BE, GE, LU, SG, TI, UR, VD, ZH

¹²⁷ Aerosuisse, Kapers

¹²⁸ AIG, FZAG

¹²⁹ CCPCS, CMP

servizi di attività informative andrebbe quindi escluso. Il Cantone Ticino muove critiche al fatto che non viene definita la valutazione del rischio. Ci si limiterebbe in sostanza ai procedimenti penali e alle condanne, mentre non sono presi in considerazione anche altri elementi fattuali che potrebbero determinare una vulnerabilità elevata, come ad esempio l'esistenza di debiti. Una valutazione del rischio dovrebbe inoltre comprendere un approfondimento supplementare (ad es. un colloquio informativo). Secondo il Cantone di Zurigo andrebbero prese in considerazione anche altre informazioni rilevanti per la safety (ad es. stranezze sul piano psichico).

Il SEV respinge quanto proposto. Le critiche riguardano l'estensione della cerchia di persone toccate dalla disposizione dovuta al diritto europeo applicabile anche in Svizzera, estensione che è considerata ingiustificata. Ciò comporterebbe anche un'incertezza giuridica, poiché non solo il personale nuovo, ma anche quello esistente potrebbe essere costretto a sottoporsi a un controllo approfondito dei precedenti personali.

Kapers e Syndicom sono contrari alla proposta. Per quanto riguarda il personale di Skyguide, infatti, la formulazione «*secondo l'analisi dei rischi*» offrirebbe un margine di manovra eccessivo per delimitare la cerchia di persone da sottoporre ai controlli. Anche i dipendenti che si trovano già al servizio di Skyguide potrebbero infatti essere costretti a sottoporsi a un controllo. Il nuovo articolo 108b capoverso 2 lettera d creerebbe un'ampia e generica cerchia di persone che sarebbe possibile sottoporre ai controlli. Gli altri partecipanti alla procedura di consultazione vicini agli ambienti aeronautici si esprimono in modo piuttosto critico e chiedono in parte adeguamenti. Aerosuisse propone modifiche redazionali, in modo da definire più chiaramente il concetto di rischio per la sicurezza e la cerchia di persone toccate dai controlli. L'aeroporto di Ginevra è critico, poiché ritiene che la sua prassi interna escluda qualsiasi rischio in caso di procedimento penale pendente, concluso o archiviato. Il margine di discrezionalità dell'aeroporto verrebbe fortemente limitato o addirittura abolito se fosse costretto a seguire, con poche eccezioni, le valutazioni della polizia. In caso di ricorso sarebbe costretto a basarsi su una valutazione di cui non è l'autore e che potrebbe essere lacunosa. Quanto alla disposizione concernente la regolamentazione dei costi, questo aspetto è di competenza dei Cantoni e, di conseguenza, non dovrebbe figurare nell'articolo.

La CCPCS e la Conferenza svizzera dei Ministeri pubblici (CMP) accolgono con favore la regolamentazione proposta, ma propongono integrazioni e precisazioni. Ritengono che gli adeguamenti previsti comportino un onere supplementare (in termini di personale) da non sottovalutare. In alcuni casi tale onere potrebbe richiedere un impiego di risorse aggiuntive, e ciò a scapito delle altre attività di perseguimento penale, in particolare per i corpi di polizia cantonali più piccoli responsabili della sicurezza di un aeroporto e dei compiti connessi. A questo proposito è necessario uno stretto coordinamento da parte della Confederazione con i corpi di polizia cantonali e le autorità di perseguimento penale e, se del caso, occorre esaminare le possibilità di supportarne e alleggerirne il lavoro. Inoltre, il principio di proporzionalità imporrebbe, se del caso, di mettere in relazione l'entità della verifica con l'attività effettivamente esercitata dalla persona sottoposta a controllo. Per quanto riguarda i costi, andrebbero menzionati anche quelli dei ministeri pubblici. Poiché i documenti relativi a procedimenti pendenti possono contenere informazioni sensibili, la CMP chiede di prevedere una riserva esplicita che consenta di vietarne la divulgazione al servizio responsabile / alla persona interessata.

7. Allegati

Elenco degli invitati e dei partecipanti alla procedura di consultazione (con le abbreviazioni):

Cantoni

AG	Argovia
AI	Appenzello Interno
AR	Appenzello Esterno
BE	Berna
BL	Basilea Campagna
BS	Basilea Città
FR	Friburgo
GE	Ginevra
GL	Glarona
GR	Grigioni
JU	Giura
LU	Lucerna
NE	Neuchâtel
NW	Nidvaldo
OW	Obvaldo
SG	San Gallo
SH	Sciaffusa
SO	Soletta
SZ	Svitto
TG	Turgovia
TI	Ticino
UR	Uri
VD	Vaud
VS	Vallese
ZG	Zugo
ZH	Zurigo
CdC	Conferenza dei Governi cantonali

Partiti

Centro	Alleanza del Centro
UDF	Unione Democratica Federale
PEV	Partito evangelico
PLR	I Liberali Radicali
Verdi	Partito ecologista svizzero

pvl	Partito verde liberale
Lega	Lega dei Ticinesi
MCG	Mouvement Citoyen Genevois
PartitoPirata	Partito pirata Svizzera
UDC	Unione democratica di centro
PS	Partito socialista svizzero

Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna

ACS	Associazione dei Comuni svizzeri
UCS	Unione delle città svizzere
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna

Associazioni mantello nazionali dell'economia

economiesuisse	economiesuisse, Federazione delle imprese svizzere
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
USI	Unione svizzera degli imprenditori
USC	Unione svizzera dei contadini
ASB	Associazione svizzera dei banchieri
USS	Unione sindacale svizzera
SIC	Società svizzera degli impiegati di commercio
TV	Travail.Suisse
HTS	HotellerieSuisse
SEV	Sindacato del personale dei trasporti
FST	Federazione svizzera del turismo
CP	Centre Patronal

Associazioni economiche cantonali e internazionali

GLWK	Glarner Wirtschaftskammer
HKBB	Handelskammer beider Basel
IVS	Industrie- und Wirtschaftsvereinigung Schaffhausen
SOHK	Solothurner Handelskammer
SCSA	SwissCham Southern Africa
SCHK	SwissCham Hong Kong
ZWK	Zuger Wirtschaftskammer
ZBV	Zürcher Bankenverband
ZHK	Zürcher Handelskammer

Città e Comuni

Niederhasli	Comune di Niederhasli ZH
Zell	Comune di Zell ZH
Rümlang	PS Rümlang
Wallisellen	Città di Wallisellen

Associazioni aeronautiche

Aerosuisse	Aerosuisse, Federazione del settore aeronautico e aerospaziale svizzero
AeCS	Aero Club della Svizzera
SIAA	Swiss International Airport Association
ASA	Associazione svizzera degli aerodromi
AOPA	Aircraft Owner and Pilots Association Switzerland
BAR	Board of Airline Representatives Switzerland
SHA	Swiss Helicopter Association
AEROPERS	Airline Pilots Association
SwissALPA	Swiss Airline Pilots Association
HelvetiCA	Swiss Controllers Association
SBAA	Swiss Business Aviation Association
ASDA	Associazione svizzera di diritto aereo e spaziale
AGAA	Association Genevoise d'Aviation d'Affaires
FFAC	Foundation for Aviation Competence
FSVL	Federazione svizzera di volo libero
FSdE	Federazione svizzera degli elicotteri
SATTA	Swiss ATSEP Technical Association
SASPA	Swiss Aviation Services Providers Association
syndicom dei media	Sindacato dei settori postale, logistico, delle telecomunicazioni, informatico e
kapers	Cabin Crew Union

Compagnie aeree

Swiss	Swiss International Air Lines Ltd.
easyjet	easyjet Switzerland S.A.
Helvetic	Helvetic Airways AG
Edelweiss	Edelweiss Air AG
Chair	Chair Airlines AG
Zimex	Zimex Aviation Ltd.
Jet Aviation	Jet Aviation AG
Air King	Air King Jet AG
Albinati	Albinati Aeronautics SA
Dassault	Dassault Aviation Business Services

LAT	Lufthansa Aviation Training Switzerland AG
Swift Copters	Swift Copters SA
Rega	Swiss Air Rescue
Pilatus	Pilatus Flugzeugwerke AG

Aeroporti e aerodromi regionali

FZAG	Flughafen Zürich AG
AIG	Aéroport International de Genève
EAP	AeroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
Bern	Flughafen Bern-Belp
Birrfeld	Flugplatz Birrfeld
Jura	Aérodrome du Jura
Ecuvillens	Aérodrome Ecuvillens
Grenchen	Regionalflyghafen Jura-Grenchen AG
La Blécherette	Aéroport de la région lausannoise La Blécherette SA
Les Eplatures	Aéroport Régionale Des Eplatures S.A.
Lugano	Aeroporto Città di Lugano
Samedan	Engadin Airport
Altenrhein	Airport Altenrhein AG
Sion	Aéroport civil de Sion

Associazioni di protezione dell'ambiente e della popolazione

ARAG	Association des riverains de l'aéroport de Genève
CARPE	Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la population et de l'environnement
Fluglärmforum	Fluglärmforum Süd
IG Nord	IG Nord e Città di Bülach ZH
COTAS	Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute
ATCR-AIG	Association transfrontalière des Communes riveraines de l'aéroport international de Genève
Lärmliga	Lega svizzera contro il rumore
Mountain Wilderness	Mountain Wilderness Svizzera
sbfz	Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich
ATA	Associazione Traffico e Ambiente
MpA	Medici per l'ambiente
Fair in Air	Fair in Air
FNI	Flughafen-Nachtruhe-Initiative Dübendorf
Fluglärmsolidarität	Fluglärmsolidarität
VFSN	Verein Flugschneise Süd – NEIN
IG ZFDN	IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN
Region Ost	Region Ost

WWF

WWF Svizzera

Associazioni per la tutela dei consumatori e la protezione dei dati

Digitale Gesellschaft	Digitale Gesellschaft / Société numérique
frc	Fédération Romande des Consommateurs
RSF	Reporters sans frontières
Konsumentenschutz	Fondazione per la protezione dei consumatori
Investigativ	Investigativ.ch
Öffentlichkeitsgesetz	Öffentlichkeitsgesetz.ch / Loitransparence.ch
Politbeobachter	Politbeobachter

Altri invitati alla procedura di consultazione (persone fisiche o giuridiche, Amministrazione federale)

ADF	ADF Innovation Consulting
Zimmermann	Armin Zimmermann
Huber	Arnold Huber
Bratoljic-Melkay	Damir e Zeljka Bratoljic-Melkay
Schiltknecht	Jean-Pierre Schiltknecht
Blöchliger	René Blöchliger
Hardegger	Thomas Hardegger
SISI	Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza
IFPDT	Incaricato federale della protezione dei dati e della trasparenza

Associazioni di sostegno all'aviazione

AERIA + formante	Association économique romande pour une infrastructure aéroportuaire per
Aviationsuisse	Aviationsuisse
IG Landesflughäfen	IG Landesflughäfen
Weltoffenes Zürich	Komitee Weltoffenes Zürich
UGW	Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit
Pro Flughafen	Pro Flughafen

Sicurezza aerea

skyguide	skyguide, swiss air navigation services ltd.
----------	--

Polizie cantionali e ministeri pubblici

CCPCS	Conferenza delle comandanti e dei comandanti delle polizie cantionali svizzere
CDDGP polizia	Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantionali di giustizia e
CMP	Conferenza svizzera dei Ministeri pubblici

