

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Ufficio federale dell'aviazione civile
3003 Berna

Prima revisione parziale della Legge federale sulla navigazione aerea (rev1 LNA) – osservazioni del Consiglio di Stato del Cantone Ticino

Egregi signori,

con riferimento alla procedura di consultazione federale attivata lo scorso 19 giugno dal vostro Ufficio, vi ringraziamo per l'opportunità concessaci per esprimere le nostre osservazioni, qui esposte di seguito.

1. Premessa

1.1 Considerazioni generali

In considerazione della complessità della materia e della necessità di adeguare la legislazione federale alla mutata, e mutevole, situazione nella quale si sviluppa l'aviazione civile svizzera, reputiamo utile formulare una serie di considerazioni introduttive.

Va innanzitutto rilevato come questa prima serie di proposte di revisione LNA a nostro avviso non risponde che parzialmente alle esigenze prioritarie del settore, ma riguarda soprattutto aspetti giuridici relativi, in particolare, ad esigenze di tipo formale e alla creazione delle basi legali per nuove entrate.

Anche se le presenti proposte di revisione concernono gli adeguamenti di più rapida realizzazione, ci saremmo aspettati che la vostra azione si concentrasse invece, perlomeno in questa prima fase, sugli aspetti prioritari peraltro identificati dal Consiglio federale già nel 2004 nel "Rapporto sulla politica aeronautica della Svizzera" (LUPO) poi approvato nel 2005 dal Parlamento.

Come abbiamo già avuto modo di evidenziare in precedenti procedure di consultazione, ci aspettavamo che l'operato del vostro Ufficio tenesse meglio conto del contesto politico generale codificato nel LUPO che evidenziava come l'obiettivo prioritario fosse di

“Assicurare i collegamenti della Svizzera con i principali centri urbani europei e mondiali, mantenendo concorrenziale il sistema aeronautico nazionale”.

Il mantenimento e lo sviluppo della competitività del sistema socioeconomico svizzero sia per il mercato nazionale (interno) sia per la politica estera, richiedono un sistema aeronautico nazionale forte e concorrenziale. Ciò significa che l'aviazione civile nazionale non deve essere caricata da nuovi oneri, anche finanziari, ma ne dovrebbe essere liberata.

In conclusione ribadiamo come l'Autorità federale (Consiglio federale e Parlamento) con il LUPO si sia chiaramente impegnata affinché l'aviazione civile possa continuare a garantire, a fianco della mobilità terrestre, l'integrazione della Svizzera nell'ambito continentale ed intercontinentale.

Per questo motivo, le vostre proposte, compresi gli aggiornamenti legislativi come quello ora in discussione, dovrebbero essere meglio impostate nel solco di questo preciso impegno che va perseguito su tutti i fronti,

1.2 Proposte in esame

Come Cantone, pur essendo responsabili della gestione dell'Aeroporto cantonale di Locarno dal 1955, non abbiamo la visione completa delle possibili ripercussioni che le proposte ora in consultazione potranno avere a livello operativo.

Per gli aspetti squisitamente tecnici devono pure essere prese in considerazione le osservazioni dei principali attori del settore, nel limite in cui quest'ultime non siano in contraddizione con quanto da noi esposto.

2. Considerazioni di merito del Consiglio di Stato sulla proposta di prima revisione della LNA

Sostanzialmente, le proposte riguardano una serie di aspetti solo in parte legati tra loro. Nel merito delle singole proposte, limitatamente a quelle di rilevanza cantonale, si osserva quanto segue.

2.1 Accordi internazionali relativi al traffico aereo e collaborazione con autorità straniere (rev1 LNA, modifiche artt. 3a e 3b)

A differenza di molti altri settori di attività della Confederazione (es.: ordinamento territoriale e salvaguardia ambientale), il campo dell'aviazione civile è retto da regolamentazioni internazionali. Il riferimento principale è, per ora, la Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 che ha definito il contesto normativo mondiale, ora in profonda evoluzione, e nel quale il vostro Ufficio gioca un ruolo importante.

I singoli Stati (Nazioni) sono chiamati ad adattare le proprie legislazioni a quanto gli organismi internazionali prescrivono.

Va comunque evidenziato che secondo la Convenzione di Chicago uno Stato contraente ha la facoltà di derogare, avvertendo immediatamente l'OACI, alle norme e ai procedimenti internazionali recepiti (art. 38).

Di conseguenza il processo di adattamento nazionale alle regolamentazioni internazionali, di regola, lascia uno spazio di manovra sui tempi e su singoli aspetti che dovrebbero permettere di considerare le specificità regionali. Pensiamo in particolare alla particolare situazione di Lugano-Agno che, pur se simile ad altri aeroporti con traffico di linea dell'arco alpino europeo, potrebbe richiedere una particolare trattazione, specie per la definitiva risoluzione della tematica del nuovo avvicinamento strumentale da sud.

Va inoltre rilevato che non sempre gli altri Stati europei procedono in modo immediato con gli aggiornamenti, creando così delle evidenti ed importanti ripercussioni negative sulle nostre compagnie aeree e ancor più sui nostri aeroporti, che devono subire anche questo fattore di distorsione delle condizioni competitive di un mercato che non è nazionale, ma internazionale.

In sostanza si tratta di difendere i nostri più che legittimi interessi nazionali in un settore (aviazione civile) che il Consiglio federale ha più volte, e non solo nel LUPO, definito strategico.

Quest'analisi può essere fatta solo al vostro livello, in quanto meglio posizionati – specialmente rispetto alle Autorità cantonali – nell'avere una visione d'insieme. In particolare non vorremmo si ripettesse quanto capitò con l'improvvida introduzione delle JAR OPS 1, laddove l'immediata e completa ripresa nel diritto svizzero di una normativa europea (primo Stato ad averlo fatto), senza la necessaria valutazione e ponderazione sul fronte delle conseguenze, ha causato svariati problemi.

Le modifiche proposte intendono meglio specificare il contenuto degli accordi internazionali che il Consiglio federale (art. 3a) o l'UFAC (art. 3b) sono già abilitati a concludere secondo il diritto vigente.

Con riferimento a quanto precedentemente esposto, la nostra posizione sulle modifiche proposte è quindi favorevole a condizione che di volta in volta si tenga conto nel migliore dei modi degli interessi nazionali e regionali.

2.2 Delega della sorveglianza (rev1 LNA, modifica art. 4)

Sulla modifica proposta di chiarire la base legale per la delega di compiti di vigilanza anche a singole persone non abbiamo particolari osservazioni.

Con particolare riferimento al settore degli elicotteri civili, cogliamo però l'occasione

per evidenziare che nel nostro Cantone, sulla base del Decreto esecutivo concernente i voli a bassa quota e gli atterraggi esterni effettuati con elicotteri – DVBQAE) ai Comuni viene attribuito un compito di vigilanza in relazione ad atterraggi esterni in regioni densamente popolate per motivi legati alla protezione dell'ambiente della sicurezza.

Il tema è noto ai vostri servizi che sono stati più volte sollecitati su una serie di situazioni che hanno permesso di perlomeno definire una prassi che, pur se non uniforme a livello cantonale, deve ora essere oggetto di ulteriori affinamenti. Il riferimento diretto va alla nuova Ordinanza federale riguardante gli atterraggi esterni che sarà discussa a livello di "workshop" ancora entro la fine del corrente anno.

Ci aspettiamo che in quell'ambito, la delega della sorveglianza spettante ai Comuni venga debitamente analizzata e chiarita con particolare attenzione alle "regole di gestione" tenendo pure conto del contesto ambientale. La tematica è connessa a quella più ampia della definizione degli elementi infrastrutturali che la futura Ordinanza dovrà regolare sulla base dell'art. 8 della presente Rev1 LNA. A questo proposito, il nostro Cantone negli scorsi anni vi ha, a più riprese, proposto dei casi specifici (area di atterraggio in Val Morobbia, area di atterraggio dell'hotel Coronado di Mendrisio, ecc.) e delle soluzioni che finora non hanno trovato da parte vostra delle precise e risolutive risposte.

2.3 Commissione della navigazione aerea (rev1 LNA, abrogazione art. 5)

Nella Commissione federale della navigazione aerea al nostro Cantone era stata riconosciuta la possibilità di designare un membro a pieno titolo. Successivamente, per aspetti che esulano dai rapporti Cantone – Confederazione, dapprima (2000) la Direzione del DATEC e poi (2004) il Consiglio federale hanno deciso di abolire questa importante commissione e di sostituirla con un nuovo gremio consultivo (*Swiss Aviation Leadership Team – SALT*) e, puntualmente (per progetto o oggetto) dal coinvolgimento nell'ambito dei "*Stakeholder Involvement Process*", basati sulla sola rappresentatività settoriale. Questo nuovo indirizzo, che potrebbe essere per certi versi compreso, non considera più gli aspetti d'ordine generale e – quindi – la diretta rappresentatività di una parte importante, anche per l'aviazione, della Confederazione: il Canton Ticino.

La buona collaborazione assicurata nel frattempo dai vostri servizi nell'ambito dell'elaborazione di vari progetti ("*Stakeholder Involvement Process*": revisione OSIA, PSIA aree di atterraggio di montagna, ecc.) ai nostri collaboratori hanno solo in parte permesso di sostituire l'indispensabile e permanente contatto tra il nostro Cantone e l'Autorità federale, specialmente per quanto riguarda lo sviluppo della situazione nel settore dell'aviazione civile che in quest'ultimo decennio si è caratterizzato con una grande dinamica, sia a livello economico sia a livello normativo.

In termini generali riteniamo che la nuova impostazione, specie per la SALT, non richiede necessariamente l'abrogazione della "base legale" (LNA, art. 5) della commissione federale. A nostro avviso la LNA andrebbe invece aggiornata con la nuova denominazione del gremio di riferimento principale (SALT) che non sarebbe

una semplice "modalità di coinvolgimento e partecipazione degli attori del settore", ma avrebbe piena dignità di formale interlocutore del vostro Ufficio, esattamente come lo era a suo tempo fino al 2000 la Commissione federale della navigazione aerea.

Da ultimo vi confermiamo la nostra proposta di riconoscere al nostro Cantone la possibilità di entrare nella SALT, conformemente a quanto già richiesto in sede di consultazione LUPO (cfr. nostre osservazioni del 14 settembre 2004).

2.4 Emolumenti e tasse di vigilanza (rev1 LNA, nuovo art. 6b)

Prima di entrare nel merito delle singole considerazioni va evidenziato che i compiti di sorveglianza che ora si vogliono assoggettare alla tassa di vigilanza rientrano, in gran parte, nell'ambito generale dei compiti dello Stato (in questo caso: Confederazione).

Le motivazioni di tale nuovo indirizzo sono di difficile comprensione e risponderebbero più ad una scelta di tipo gestionale interna all'Amministrazione federale, laddove l'UFAC verrebbe gestito con un mandato di prestazione e un ammontare di risorse pubbliche finanziarie predefinite, oltre il quale si dovrebbe provvedere con il prelievo di emolumenti. Nelle vostre considerazioni di merito fate riferimento alle aumentate esigenze legate al tema della sicurezza e alla riorganizzazione del vostro Ufficio (cfr. rapporto NLR).

Nessuna considerazione, per contro, sul contesto generale che ha visto il settore dell'aviazione nazionale diminuire in modo importante con particolare riferimento agli aeromobili immatricolati scesi da 4'039 (1998) a 3'813 (2007) o alle licenze di personale aeronavigante pure sceso da 19'055 (1998) a 15'076 (2007). Per quanto riguarda le vostre prestazioni va pure rilevato come dal 2004 in poi la loro qualità, specie nella collaborazione con i gestori degli aerodromi, sia cambiata in quanto il vostro nuovo approccio è diventato più macchinoso e formale, con una sostanziale diminuzione della "qualità" del servizio.

Sempre con riferimento al contesto generale qualche considerazione va pure fatta sulle possibili conseguenze di questo nuovo approccio. Se si considera che l'aviazione svizzera, come d'altronde quella europea, è in una fase di profonda ristrutturazione con una diminuzione di alcuni settori (cfr. aviazione regionale sostituita dai "low cost", aviazione sportiva meno attrattiva, ecc.) l'effetto di un'immediata e massiccia introduzione di emolumenti di questo tipo renderebbe ancor meno interessante il settore a livello svizzero con, per esempio, una diminuzione dei nuovi piloti sportivi (dapprima) e professionisti (poi) per le nostre compagnie aeree che sarebbero costrette a far capo a personale navigante straniero.

Anche per questa proposta di modifica ci si aspetta, in sintonia con i principi LUPO, di considerare le conseguenze generali delle misure e non di dar priorità al concetto gestionale del vostro Ufficio che, paradossalmente, arrischierebbe a medio/lungo termine, di non aver più un settore sul quale vigilare.

2.5 Aerodromi, spazi aerei e vie aeree (rev1 LNA, modifica art. 8 e nuovo art 8a)

Si tratta di adeguamenti che sostanzialmente scaturiscono dall'esperienza maturata in quest'ultimo decennio e che trovano la nostra piena adesione.

Cogliamo l'occasione per evidenziare alcune particolarità che a nostro avviso dovrebbero pure essere, in quest'ambito, affrontate e risolte:

- a) aree di carico esterne agli aerodromi (PSIA parte III scheda B6c);
- b) vie aeree e impatto fonico sulle regioni sorvolate;
- c) campi di volo degli aeromodellisti.

Ad a)

Per le aree di carico esterne rimandiamo alle considerazioni esposte in relazione alla modifica dell'art. 4 LNA (cfr. cifra 2.2).

Ad b)

Per le vie aeree vi ricordiamo che le modifiche della via aerea A9 (riguardante buona parte del nostro Cantone), decise alla fine degli anni novanta hanno provocato un aumento delle immissioni foniche su comparti territoriali fino a quel momento non o poco sorvolati (V. Onsernone, V. Maggia e V. Blenio). E' evidente come le vie aeree sono volte ad ottimizzare l'uso dello spazio aereo e come tali devono prioritariamente tener conto di una serie di aspetti operativi di carattere generale, rispetto ai quali le peculiarità ambientali dei comparti sorvolati potrebbero anche essere considerate non prioritarie.

Prendiamo atto del fatto che se in futuro la struttura dello spazio aereo verrà decisa mediante un'ordinanza dell'UFAC (nuovo art. 8a), riteniamo che i Cantoni vengano informati e consultati per tempo, affinché le decisioni di vostra competenza considerino in debito modo anche i comparti sorvolati.

Ad c)

Il tema dei campi di volo degli aeromodellisti dovrebbe pure essere debitamente affrontato definendone la necessità di una loro regolamentazione, se del caso tramite un'apposita scheda PSIA. L'esperienza cantonale ha infatti evidenziato come questa attività, che comunque rientra nell'ambito di vostra competenza, deve essere coordinata nell'ambito dell'ordinamento territoriale.

2.6 Tasse aeroportuali (rev1 LNA, modifica art. 39)

Prendiamo atto che, contrariamente a quanto enunciato nel testo esplicativo, il concetto da voi proposto non si limita alle attività direttamente legate all'esercizio aeroportuale, ma riguarda anche alcuni compiti che totalmente, o in parte, fan parte dei compiti dello Stato (in questo caso: Confederazione e Cantoni) e pertanto a suo carico. In particolare andrebbe meglio chiarita la valenza di una serie di controlli che - forzatamente - nella mobilità aerea devono essere più impegnativi che nella mobilità terrestre, ma che hanno l'obiettivo comune di prevenzione contro atti terroristici e/o criminali e - quindi - dovrebbero far parte dei compiti dello Stato e non vanno coperti direttamente dall'utente della mobilità aerea.

Va pure rilevato, come ben lo esplicitate nella documentazione che accompagna la consultazione, che il tema è direttamente legato con la modifica dell'art. 86 della Costituzione federale, tema ora all'esame del Parlamento federale.

Per questi motivi vi proponiamo di togliere questa proposta di modifica della LNA, procedendo pertanto nel seguente modo:

- Affinare e definire in maniera più coerente i temi che fan parte dei compiti dello Stato, differenziandoli da quelli che sono a carico del gestore aeroportuale e – quindi – dell'utenza finale (compagnie aeree e passeggeri) e
- attendere l'entrata in vigore della modifica dell'art. 86 CF che garantirà, se del caso, una fonte di finanziamento per le spese della sicurezza.

Per quanto riguarda il criterio di prelievo di cui al cpv. 2, lett. c) – impatto fonico – si rimanda alle annotazioni già formulate in fase di revisione dell'OSIA che qui riassumiamo:

- Necessità di procedere alla riformulazione del modello di "categorizzazione" fonica degli aeromobili.
- Necessità di tenere conto per la fissazione dell'ammontare del prelievo delle specificità del singolo aerodromo.

2.7 Ostacoli alla navigazione aerea (rev1 LNA, modifica art. 41)

La proposta potrebbe effettivamente concorrere a meglio gestire uno dei problemi dei voli a bassa quota e degli atterraggi esterni e delle fasi delicate di atterraggio e decollo dagli aerodromi.

Per quanto riguarda gli aspetti di merito, che non possono essere ignorati, si rimanda alle annotazioni formulate in fase di revisione dell'OSIA che qui riassumiamo:

- La tematica sempre più va oltre il semplice aspetto geometrico. Sono in aumento, come effettivi ostacoli alla navigazione aerea, le problematiche di infrastrutture "non aviatorie" con un potenziale influsso nel volo, specie a bassa quota e nelle zone di atterraggio/decollo. Si pensa alle emissioni di luce (fasci di luce concentrata e laser), aria in situazioni "non normali" (temperatura, tasso di umidità, velocità di emissione, ecc.) ed emissioni elettromagnetiche di trasmissione dati e/o comunicazione (NATEL, ma non solo) che possono interferire con gli impianti di avvicinamento agli aeroporti.
- Nella revisione della LNA questo nuovo aspetto è prioritario e va ripreso in quanto ora non sono chiare le relative competenze nell'ambito delle autorizzazioni comunali/cantonali ai sensi della LPT e LNA.

Si evidenzia come questa nostra indicazione è suffragata dalla recente presa di posizione del vostro Ufficio al Dipartimento del territorio (cfr. UFAC/fep, 29 maggio 2008) sul progetto di nuovo polo floricolo a ridosso dell'Aerodromo di Ambrì, laddove nell'ambito dei possibili conflitti tra aeromobili e edifici/impianti terrestri viene citato anche il tema dell' "abbagliamento dei piloti (emissione di luce!)".

A livello cantonale stiamo affinando la gestione della tematica dei potenziali futuri conflitti tra esercizio aeroportuale e nuovi edifici/impianti terrestri dando particolare e precisa attenzione alla stessa nella procedura di domanda di costruzione LE/LPT, con attenzione al comparto di riferimento dell'Aeroporto regionale di Lugano/Agno.

2.8 Servizi della sicurezza aerea, costi (rev1 LNA, nuovo art. 49)

La nuova regolamentazione riguardante la ripartizione dei costi dei servizi della sicurezza aerea avrà una ripercussione differenziata sui diversi aerodromi e sui diversi utilizzatori. Per diminuire l'impatto sul sistema aeronautico nazionale si dovrà far capo al nuovo flusso finanziario che potrebbe essere attivato con l'entrata in vigore della modifica dell'art 86 CF.

Da parte cantonale riteniamo comunque utile evidenziare come l'aviazione basata in Ticino concorre con un importo annuo, dato dal prelievo di tasse sui carburanti oggetto della citata modifica costituzionale, ben superiore al mio CHF. Confidiamo che questo aspetto, con particolare riferimento ai servizi di sicurezza aerea dell'Aeroporto regionale di Lugano-Agno, venga considerato nella ripartizione delle nuove risorse finanziarie.

Non possiamo, per contro, accettare il nuovo principio (cfr. cpv. 4) secondo il quale i Cantoni ed i Comuni della Regione nel quale si situa un aeroporto potrebbero essere chiamati a partecipare alla copertura del disavanzo di questo servizio. La concretizzazione di questo vostro enunciato presenta non solo problemi d'ordine squisitamente politico, ma di tipo gestionale. A nostro avviso nella gestione dei servizi di mobilità aerea, peraltro già differenziata da quella terrestre dal finanziamento quasi integrale assicurato dall'utenza, non ci si dovrebbe discostare dal principio che vede l'ente pubblico locale/regionale (Comuni e Cantoni) partecipare al solo finanziamento (parziale) dell'infrastruttura, ma non alla gestione, come lo è la sicurezza aerea. Distanziarsi da questo principio significherebbe, a nostro avviso, che tale possibilità di finanziamento pubblico può essere richiesto anche da altri attori (compagnie aeree o di altre attività, ora private, dell'aviazione civile).

2.9 Scuola svizzera di aviazione da trasporto (rev1 LNA abrogazione artt. 103b, 103c e 103d)

Questa modifica sancisce una decisione presa a livello federale all'inizio di questo decennio, entrata in vigore nel 2004, che ha avuto, a corto termine, pesanti conseguenze sul sistema delle scuole di volo svizzere e potrebbe avere sull'intero sistema aeronautico svizzero con la diminuzione di nuovi piloti professionisti svizzeri.

Dal profilo formale l'abrogazione dei citati articoli non è nient'altro che la codificazione della decisione di non più promuovere la formazione di giovani piloti, decisione che vorremmo brevemente commentare in quanto riteniamo che l'attuale situazione sia tutt'altro che soddisfacente.

Va innanzitutto rilevato che il nuovo sistema (SPHAIR) non risponde alle esigenze dell'aviazione civile, ma dovrebbe permettere alle forze aeree di formare i propri futuri piloti. Riteniamo che il Consiglio federale se vuol veramente perseguire l'obiettivo LUPO, non può limitare la propria azione alla precisa codificazione degli aspetti operativi ed economici legati alla gestione dell'infrastruttura (aeroporti e spazio aereo) laddove è allocata l'aviazione di linea. A nostro avviso una vera politica federale finalizzata al raggiungimento dell'obiettivo principale consolidato a livello politico nel LUPO deve considerare tutti gli attori del sistema e quindi, per l'aviazione anche la formazione di giovani piloti (compreso l'aeromodellismo), lo sviluppo degli aeroporti locali e regionali (che concorrono a scaricare gli aeroporti nazionali) e l'aviazione d'affari che sempre più diventa un fattore di localizzazione mondiale importante per gran parte della attività economiche di "alta gamma" che caratterizza la Svizzera a livello internazionale.

2.10 Protezione dei dati

(rev1 LNA, modifica art. 107a, nuovo art. 107b)

Le modifiche proposte toccano anche le Autorità cantonali e comunali ("altre autorità"). Siamo favorevoli alle modifiche proposte in quanto globalmente migliorano la situazione attuale dal punto di vista giuridico della protezione dei dati.

Tuttavia, occorrerebbe procedere a qualche modifica terminologica e di contenuto.

E meglio:

- art. 107a cpv. 3

A nostro parere il verbo "provenire" dovrebbe essere sostituito con "riguardare" in quanto le persone non sono tanto la fonte d'informazione quanto piuttosto i soggetti attivi presso gli attori della navigazione aerea i cui dati devono essere trattati (cfr. in tal senso pure la terminologia utilizzata al cpv. 2 relativo ai settori in cui si rende necessario trattare dati personali).

Come peraltro anche in relazione al cpv. 2, dovrebbe pure essere chiarito al meglio se si tratta di un elenco esaustivo o solamente esemplificativo;

- art. 107a cpv. 5

Rispetto al testo in lingua tedesca e francese, il testo italiano deve essere anzitutto completato alla seconda riga con il riferimento, ora mancante, alle organizzazioni internazionali ("internationale Organisationen").

Rispetto al vigente art. 107a cpv. 2, a nostro parere è inoltre opinabile che la norma rinunci alla limitazione della trasmissione del dato nel singolo caso e a seconda della necessità. Infatti, la circostanza che il destinatario deve garantire un'adeguata protezione del dato, come peraltro richiede l'art. 6 LPD fed., potrebbe non essere sufficiente; inoltre potrebbero pure essere trasmessi dati non strettamente necessari ai fini dell'adempimento dei compiti legali.

2.11 Requisiti fondamentali relativi alla sicurezza del traffico aereo (rev1 LNA, nuovo art. 108a)

Cogliamo l'occasione per ribadire la necessità che l'implementazione a livello nazionale delle norme emanate dai consessi internazionali tenga conto della necessità che il nostro sistema aeronautico nazionale possa essere competitivo a livello internazionale e non sia penalizzato da nuove servitù di tipo operativo o economico.

3. Conclusione

Si ribadisce come questa prima serie di proposte di revisione LNA a nostro avviso non risponda che parzialmente alle esigenze prioritarie del settore, ma riguardi soprattutto aspetti giuridici relativi, in particolare, ad esigenze di tipo formale e alla creazione delle basi legali per nuove entrate.

Anche se le presenti proposte di revisione concernono gli adeguamenti di più rapida realizzazione, ci saremmo aspettati che la vostra azione si concentrasse invece, perlomeno in questa prima fase, sugli aspetti prioritari peraltro identificati dal Consiglio federale già nel 2004 nel LUPO poi approvato nel 2005 dal Parlamento.

Va preso atto dell'importanza economica dell'aviazione civile sia per il mercato nazionale (interno) sia per la politica estera. Lo sviluppo della competitività del sistema socioeconomico svizzero richiede un sistema aeronautico nazionale forte e concorrenziale e ciò suggerisce una certa liberalizzazione delle norme e non il carico con nuovi oneri, anche finanziari.

Si tratta, in sostanza, di essere coerenti con le recenti e precise indicazioni del Consiglio federale e del Parlamento in materia di aviazione civile ("Strategia PSIA" del 2000 e "Rapporto sulla politica aeronautica della Svizzera - LUPO" del 2004) e, soprattutto, con gli obiettivi strategici e cioè:

"Assicurare i collegamenti della Svizzera con i principali centri urbani europei e mondiali, mantenendo concorrenziale il sistema aeronautico nazionale".

Fatte queste considerazioni, la posizione del Governo ticinese è quindi favorevole a questa prima fase di revisione della LNA alla quale dovrebbe seguire al più presto la seconda che dovrà affrontare i temi per permettano concretamente all'aviazione svizzera di poter giostrare a livello internazionale grazie ad una situazione quadro nazionale favorevole o perlomeno simile agli altri Stati europei.

Il Delegato cantonale per l'aviazione civile, ing. Davide Pedrioli (091 814 26 60) è a vostra disposizione per eventuali informazioni sulle tematiche evidenziate.

Vogliate gradire l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:

M. Borradori

Il Cancelliere:

G. Gianella

Copia per conoscenza a:

Konferenz der Kantonsregierungen, Sekretariat, Amtshausgasse 3, 3000 Berna 7;
Aerosuisse, Monbijoustrasse 14, 3001 Berna; Swiss International Airports
Association (SIAA), PO Box, 8058 Zurigo-Aeroporto; Associazione Svizzera degli
aerodromi, CP 5026, 1002 Losanna; Direzione di Lugano Airport SA, 6982 Agno;
Direzione Aeroporto Cantonale di Locarno, 6596 Gordola; Delegato per i rapporti
con la Confederazione ed i Cantoni; Divisione dell'economia; Divisione degli interni;
Divisione dell'ambiente; Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità; Servizi
generali; Sezione militare e protezione della popolazione; Delegato cantonale per
l'aviazione civile; Dipartimento del territorio; Deputazione ticinese alle Camere
federali.

