



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Revisione parziale 1+ della legge sulla navigazione aerea

Risultati della procedura di consultazione

Marzo 2016

Indice

1	Premesse	3
2	Partecipazione alla procedura di consultazione	3
3	Pareri pervenuti	3
4	Sintesi dei risultati.....	4
5	Risultati relativi alle singole disposizioni.....	6
5.1.1	Art. 8b (conversazioni radiofoniche).....	6
5.1.2	Art. 21a–21f (incaricati della sicurezza nel traffico aereo e sistema informativo)	6
5.1.3	Art. 25–26a (inchiesta sugli incidenti).....	6
5.1.4	Art. 36 cpv. 3 (aree d'atterraggio per operazioni di soccorso)	7
5.1.5	Art. 36a (categorie di aerodromi)	7
5.1.6	Art. 36c (condizioni per il rilascio della concessione/ capacità economica)	7
5.1.7	Art. 36d (ritiro della concessione / riversione)	8
5.1.8	Art. 36f–g (regolamento d'esercizio) in combinato disposto con l'articolo 40h (procedure di volo al di fuori degli aerodromi)	8
5.1.9	Art. 38 cpv. 1 (aerodromi militari utilizzabili anche a scopi civili).....	9
5.1.10	Art. 40 cpv. 3 (portata dei servizi della sicurezza aerea)	9
5.1.11	Art. 40a (banca dei dati aeronautici)	10
5.1.12	Art. 40b (internazionalizzazione di Skyguide).....	10
5.1.13	Art. 41 cpv. 1–3, art. 41a, art. 41b (ostacoli alla navigazione aerea e attività pericolose per la sicurezza della navigazione aerea)	10
5.1.14	Art. 49 (principio di causalità per i servizi della sicurezza aerea)	11
5.1.15	Art. 88–90bis (adeguamento delle disposizioni penali alla parte generale del Codice penale)	12
5.1.16	Art. 100 (obbligo di denuncia)	12
5.1.17	Art. 107a cpv. 4–4 ^{bis} (ambient voice recording equipment [AVRE] –	12
5.1.18	Art. 107c (informazione al pubblico; deroga alla LTras)	12
5.1.19	Modifiche di altri atti normativi.....	13
	Allegato.....	14

1 Premesse

La presente revisione della legge sulla navigazione aerea (LNA) è la seconda di una prevista serie di revisioni parziali. Si tratta di una revisione in massima parte di natura tecnica, che prende in considerazione tematiche da attuare nei prossimi tre anni. La modifica di legge reca la denominazione tecnica LNA 1+.

Il 5 giugno 2015 il Consiglio federale ha avviato la procedura di consultazione sulla presente revisione parziale della LNA, che si è protratta fino al 30 settembre dello stesso anno. Nel presente rapporto sono stati presi in considerazione tutti i pareri pervenuti fino a tale data.

2 Partecipazione alla procedura di consultazione

Con lettera del Capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) del 5 giugno 2015, sono stati invitati a esprimersi i 106 seguenti organismi:

- 26 governi cantionali¹
- la Conferenza dei governi cantionali
- 12 partiti rappresentati all'Assemblea federale²
- Tribunale federale e altre autorità giudiziarie³
- 3 associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna⁴
- 9 associazioni mantello nazionali dell'economia⁵
- 18 associazioni della navigazione aerea⁶
- 14 aeroporti e aerodromi regionali⁷
- 7 compagnie aeree⁸
- 14 ulteriori partecipanti (costruttori / imprese di manutenzione, servizi della sicurezza aerea, settore scientifico, Vereinigung für Luft- und Raumrecht)⁹

3 Pareri pervenuti

Alla fine di settembre erano pervenuti in totale 114 pareri, di cui 22 da parte di ulteriori organizzazioni interessate (tra cui ospedali e associazioni per la lotta contro il rumore) e 32 da parte di Comuni. Si sono pronunciati singolarmente:

- 25 Cantoni¹⁰
- 32 Comuni¹¹

¹ 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.

² PBD, PPD, csp-ow, CSPO, PEV, PLR, I Verdi, pvl, Lega dei Ticinesi, MCR, PSS, UDC.

³ TF, TAF.

⁴ ACS, UCS, SAB.

⁵ economiesuisse, USAM, USI, USC, ASB, USS, SIC, Travail.Suisse, SVF.

⁶ Aerosuisse, AeCS, AEROPERS, AOPA, APTC, aviasuisse, BAR, EBAA, SATTA, SFVS, SHA, FSVL, SIAA, Skycontrol, SVFB, swissatca, SwissALPA, VSF.

⁷ FZAG, AIG, EAP, ALPAR, Altenrhein, Birrfeld, Ecuwillens, Grenchen, Jura, La Blécherette, Les Eplatures, Lugano Airport, Samedan, Sion.

⁸ Belair, Darwin, Edelweiss, easyjet, Helvetic, Skywork, Swiss.

⁹ Armasuisse, Pilatus, REGA, RUAG, Skytech, SR Technics, MeteoSvizzera, Skyguide, IMP-HSG, WWZ Basel, CRED, ASDA, CFAC-HSG, ZHAW.

¹⁰ AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SZ, SO, SH, SG, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH.

¹¹ Bachs, Bellikon, Bergdietikon, Bülach, Dällikon, Dänikon, Dielsdorf, Dietlikon, Elgg, Fisibach, Glattfelden, Hochfelden, Kaiserstuhl, Kloten, Lengnau, Lindau, Mellikon, Niederglatt, Niederhasli, Niederrohrdorf, Oberglatt, Oberrohrdorf, Oetwil an der Limmat, Regensdorf, Rümliang, Rümikon, Schneisingen, Wasterkingen, Weiningen, Weislingen, Wislikofen, Zell.

- 4 partiti¹²
- 6 ospedali o relative associazioni¹³
- 1 associazione mantello nazionale dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna¹⁴
- 5 associazioni mantello nazionali dell'economia¹⁵
- 7 associazioni di diversi settori¹⁶
- 7 associazioni per la lotta contro il rumore¹⁷
- 12 associazioni della navigazione aerea¹⁸
- 7 aeroporti nazionali e regionali¹⁹
- 1 compagnia aerea²⁰
- 3 aziende del settore della navigazione aerea²¹
- 2 organizzazioni del settore della sicurezza aerea²²
- altri (2)²³

4 Sintesi dei risultati

In primo luogo si constata che la presente revisione della legge sulla navigazione aerea è accolta favorevolmente dalla maggior parte dei partecipanti alla consultazione. Solo pochi degli interpellati sono del tutto contrari o poco favorevoli.

Alcuni partecipanti ritengono poco opportuno il momento scelto per la revisione. Essi sono infatti del parere che abbia poco senso procedere ad adeguamenti a livello legislativo, prima che la politica aeronautica della Confederazione non sia stata stabilita nel quadro del nuovo "Rapporto sulla politica aeronautica della Svizzera 2015" (LUPO 2016). La presente revisione comporterebbe il rischio di perdere per anni l'occasione di realizzare importanti e urgenti riforme. Altri partecipanti alla consultazione considerano invece assolutamente opportuno, dato l'urgente bisogno di regolamentazione, affrontare alcuni aspetti tecnici prima della discussione sul LUPO. Pertanto, sempre secondo questi pareri, la presente revisione è un importante passo in avanti; tuttavia il lavoro deve continuare ed essere realizzato quanto prima sulla base del LUPO 2016, elaborato quest'anno dal Consiglio federale.

Da più parti si fa riferimento al rafforzamento della competitività dell'aviazione svizzera, che necessita di condizioni quadro attrattive. Tuttavia, nell'ambito della presente revisione, per diversi settori non sono state fatte proposte adeguate volte a rafforzare la competitività o a migliorare la safety o la security. L'eccessiva regolamentazione e il carico amministrativo vanno mantenuti possibilmente bassi mediante la vigilanza sull'intero settore aeronautico. Un partecipante trova incomprensibile che la presente revisione non sia stata l'occasione per dare una risposta alle questioni riguardanti il mantenimento o il miglioramento dell'efficienza del sistema aeronautico svizzero. È necessario agire con coerenza, affinché l'aviazione sia sgravata da costi supplementari e l'attività economica dei suoi operatori risulti agevolata. Infine si deplora che la liberalizzazione dei servizi della sicurezza aerea voluta un tempo per gli

¹² PPD, PLR, PSS, UDC.

¹³ CDS, Bündner Spital- und Heimverband, Universitätsspital Bern, H+, ospedali cantonali di Aarau e dei Grigioni.

¹⁴ UCS.

¹⁵ economiesuisse, USAM, Centre Patronal, USC, USI.

¹⁶ Bildungskolalition NGO, Inclusion Handicap, Jardinsuisse, Swissolar, Unione svizzera dei produttori di verdura, WWF, Associazione traffico e ambiente.

¹⁷ Lärmliga Schweiz, SBFB, VgF, sbfz, SSF, AfG, Bürgerprotest Fluglärm Ost.

¹⁸ AeCS, Aerosuisse, AOPA, APAP, MFVS, IGOL, FSVL, SHA, SIAA, SVFB, GATA, Swiss Aerodromes.

¹⁹ FZAG, AIG, ALPAR, Birrfeld, Les Eplatures, Lugano Airport, Grenchen.

²⁰ Swiss.

²¹ Pilatus, Swiss Space Systems, Rega.

²² MeteoSvizzera, Skyguide.

²³ Ingenieurbüro Flugwesen und Biomechanik, DroneApps.

aerodromi sia confluita nella revisione LNA 1+ in maniera solo schematica. Infatti, sempre secondo lo stesso parere, si dovrebbe mirare perlomeno a una liberalizzazione parziale (ad es. nell'ambito dei controlli degli avvicinamenti e dei decolli degli aeroporti).

Singoli partecipanti chiedono che la revisione tenga adeguatamente conto dei recenti sviluppi tecnologici nell'aviazione (droni, voli suborbitali).

Per quanto riguarda la procedura concernente le inchieste sugli incidenti nell'ambito dell'aviazione, alcuni rappresentanti del settore aeronautico chiedono che via sia una possibilità di ricorso contro il rapporto d'inchiesta del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI). Gli interessati devono infatti poter far valutare in modo neutrale la correttezza in particolare dei rapporti finali. Nessuna obiezione è stata formulata circa la forma organizzativa del SISI in qualità di commissione extraparlamentare.

I partecipanti hanno espresso un netto consenso a favore di un sistema di concessioni e autorizzazioni differenziato per aerodromi mediante una classificazione prestabilita. Un sistema del genere consentirebbe di trovare soluzioni adeguate per esigenze diverse e di adeguare l'onere necessario per le procedure di concessione e di autorizzazione alle specificità dei singoli aerodromi. La classificazione dovrebbe servire a sgravare gli aeroporti da regolamentazioni eccessive e da oneri amministrativi e di rafforzare la loro competitività rispetto ad aeroporti simili. La modifica prevista lascerebbe tuttavia ancora aperte molte questioni e avrebbe dato finora l'impressione di essere a tratti lacunosa.

L'equiparazione a campi d'aviazione con autorizzazione d'esercizio delle aree d'atterraggio per operazioni di soccorso utilizzate intensamente o con procedure di avvicinamento strumentale viene respinta da molte parti. La modifica proposta avrebbe come conseguenza elevati oneri amministrativi e finanziari, in particolare a causa delle procedure di autorizzazione, di approvazione dei piani ed eventualmente di ricorso che si verrebbero ad aggiungere. Sempre secondo questi pareri, il sistema attuale è ben consolidato ed è quindi sufficiente.

La nuova regolamentazione relativa al ritiro e alla riversione della concessione di esercizio di aerodromi viene nettamente respinta. La nuova disposizione di legge comporterebbe una penalizzazione ingiustificata dei concessionari. Secondo questi pareri, i diritti acquisiti dalla concessione sarebbero tutelati dalla garanzia della proprietà secondo l'articolo 26 della Costituzione federale (Cost.) come pure dalla tutela della buona fede secondo l'articolo 9 Cost. e ad essi sarebbe dovuta sempre la piena indennità. Inoltre il ritiro della concessione viene respinto se interessi pubblici lo giustificano. Tale ritiro viene ritenuto illegale e superfluo. L'introduzione di un diritto di riversione a favore della Confederazione darebbe inoltre falsi incentivi in relazione a investimenti e manutenzione di edifici e impianti.

I partecipanti alla consultazione sono chiaramente a favore della nuova regolamentazione concernente gli incaricati della sicurezza nel traffico aereo. Anche la nuova formulazione delle disposizioni penali della LNA è accolta con favore.

L'introduzione di una banca dati nazionale dei dati aeronautici non incontra molti favori; in particolare si critica l'aumento dei costi per il traffico VFR. Le basi di calcolo relative all'introduzione e all'esercizio di una banca dati di questo tipo vengono ritenute lacunose e non trasparenti. Pertanto si dovrebbe innanzitutto svolgere un'analisi dei costi e dei benefici.

5 Risultati relativi alle singole disposizioni

5.1.1 Art. 8b (conversazioni radiofoniche)

L'introduzione dell'inglese come unica lingua delle conversazioni radiofoniche (English Voice only) per i servizi della sicurezza aerea in Svizzera incontra il consenso della maggior parte dei partecipanti²⁴ e nessun parere contrario²⁵. Qualche partecipante chiede che possa essere usata anche la lingua locale, in particolare negli aerodromi e negli aeroporti regionali periferici, anche per ridurre al minimo i rischi per la sicurezza dovuti alle insufficienti conoscenze linguistiche da parte di piloti privati.²⁶ Alcuni partecipanti chiedono anche che l'obbligo dell'inglese non sia applicato per il traffico sul piazzale e per le radiocomunicazioni aeronautiche e di terra.²⁷ Alcuni interpellati chiedono la soppressione del "Language Proficiency Level 4 Test".²⁸ L'aeroporto di Ginevra, pur non essendo contrario all'introduzione della disposizione, la ritiene rigida e caldeggia pertanto un adeguamento della formulazione secondo la raccomandazione SPD 2004-1.

5.1.2 Art. 21a–21f (incaricati della sicurezza nel traffico aereo e sistema informativo)

I pareri pervenuti in questi ambiti sono del tutto favorevoli.²⁹ I Cantoni dei Grigioni e di Uri ritengono giusto che nell'articolo 21a l'indennizzo degli incaricati sia disciplinato a livello di legge. Il Cantone di Zurigo propone di completare l'articolo, nel senso che la Confederazione ha la possibilità di concludere accordi con i Cantoni concernenti il ricorso a personale verso il quale ha un obbligo di indennizzo. In merito agli articoli 21a–21f alcuni partecipanti fanno presente che le modifiche non devono comportare alcun aumento dei costi dell'aviazione generale. Inoltre i diritti della persona non devono essere lesi in misura eccessiva e la competitività e la capacità inutilmente penalizzate.³⁰ Anche gli aerodromi regionali dovrebbero avere accesso alla banca dati SIBEL, in quanto contiene informazioni rilevanti per la sicurezza.³¹ Vista la durata delle procedure penali, viene chiesta una proroga di 12 mesi per la conservazione delle liste di passeggeri.³²

5.1.3 Art. 25–26a (inchiesta sugli incidenti)

Alcuni rappresentanti del settore aeronautico chiedono la possibilità di impugnazione del rapporto d'inchiesta del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SIS)³³ – analogamente a quanto era previsto per la Commissione federale sugli infortuni aeronautici (CFIA), che è stata soppressa in occasione della revisione della LNA 1. Gli interessati devono infatti poter far valutare in modo neutrale la correttezza in particolare dei rapporti finali. SHA, Aerosuisse e Rega chiedono inoltre l'inammissibilità delle prove in relazione agli esiti dell'inchiesta, nella misura in cui al pilota non può essere contestato il dolo o il dolo eventuale. Rega chiede inoltre se l'attuale procedura consenta una verifica indipendente. Nessuna obiezione è stata formulata in merito alla forma organizzativa del SIS come commissione extraparlamentare. Tale punto è alla base della modifica degli articoli 25–26a.

²⁴ AeCS, Aerosuisse, AOPA, SIAA, ASA, Skyguide, Swiss, la maggior parte degli aerodromi e degli aeroporti.

²⁵ UDC, PPD.

²⁶ PPD, Pilatus, UCS, Aerosuisse, ARESA, AOPA.

²⁷ FZAG, Airport Lugano, Rega.

²⁸ AeCS, MFVS, ASA.

²⁹ FR, GE, GR, OW, UR, ZH, SEV, PSS, PLR, AOPA, SIAA, AeCS, FSVL, Rega, Pilatus.

³⁰ AeCS, SIAA.

³¹ UCS.

³² Cantone di FR.

³³ UCS, AeCS, Aerosuisse, SHA, AOPA.

5.1.4 Art. 36 cpv. 3 (aree d'atterraggio per operazioni di soccorso)

L'equiparazione delle aree d'atterraggio per operazioni di soccorso ai campi d'aviazione suscita molte opposizioni.³⁴ Si temono infatti maggiori oneri amministrativi, dovuti in particolare a procedure di autorizzazione, di approvazione dei piani ed eventualmente di ricorso. Sempre secondo questi pareri contrari, il sistema attuale ha dato assolutamente buoni risultati ed è quindi sufficiente, ragione per la quale un ulteriore influsso della Confederazione viene ritenuto sproporzionato e inauspicato, anche per motivi di costi. Per ragioni legate ai servizi medici di pronto soccorso è assolutamente necessario mantenere l'attuale rete di aree d'atterraggio degli ospedali, condizione che non sarebbe garantita invece in caso di attuazione della modifica proposta. In alternativa si propone un riequipaggiamento di dette aree secondo le regole dell'ICAO (annex 14 vol. II) e l'attuazione delle direttive AESA, delle raccomandazioni del CASO nonché delle attuali direttive dell'UFAC.³⁵ Soltanto il Cantone dei Grigioni e SWISS si dichiarano a favore della modifica proposta, per ragioni legate alla maggiore sicurezza e alla protezione dell'ambiente.

5.1.5 Art. 36a (categorie di aerodromi)

La maggior parte dei partecipanti accoglie favorevolmente l'introduzione di categorie di aerodromi.³⁶ Vi è praticamente unanimità nel ritenere che il sistema attuale vada sostituito con uno differenziato che favorisca il rafforzamento della competitività nell'ambito dell'aviazione. Ciò tuttavia non dovrebbe generare un aumento di oneri e costi, anzi dovrebbe derivarne uno sgravio finanziario. Singoli partecipanti si chiedono se siano necessarie tre categorie invece di una suddivisione basata su criteri pragmatici.³⁷ In questo contesto si chiede una delimitazione della categoria C aerodromi.³⁸ Anche diversi aerodromi regionali³⁹ sono a favore della regolamentazione proposta, tuttavia chiedono una suddivisione specifica dei loro impianti in determinate categorie (nessuna limitazione alla categoria B per Berna e Lugano). AeCS respinge inoltre l'obbligo di ammettere utenti per i campi d'aviazione.

5.1.6 Art. 36c (condizioni per il rilascio della concessione/ capacità economica)

La proposta relativa alle condizioni per il rilascio di una concessione viene accettata a grandi linee. Secondo il parere degli aeroporti di Zurigo e di Lugano, la prova della capacità economica che deve fornire l'esercente deve restare possibilmente esigua o non comportare un onere supplementare. L'Unione delle città svizzere (UCS) sottolinea che nella legge verrebbero a mancare i parametri di riferimento sui quali il Consiglio federale intende basare la sua ordinanza sui requisiti in materia di capacità economica. Inoltre il capoverso c dovrebbe essere focalizzato sulla fase di rilascio della concessione, facendo anche riferimento all'attuale articolo 12 dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA).⁴⁰ Secondo VSF andrebbe esplicitato cosa si intende con l'espressione «sufficiente capacità economica». Rega propone che la prova della capacità economica si basi sulle direttive in materia di reporting del diritto della società anonima.

³⁴ Cantoni di AG, FR, GE, NE, TI, TG, VS, ZH, ospedali cantonali di Aarau, Grigioni, Bündner Spital- und Heimverband, H+ (Gli Ospedali Svizzeri), Inselspital di Berna, Rega, SHA, PLR, PPD, USAM.

³⁵ Cantone di ZH, Rega, SHA.

³⁶ FZAG, Swiss, SIAA, Aerosuisse, VSF.

³⁷ Rega, Pilatus, UCS.

³⁸ PSS, WWF, Lärmliga.

³⁹ ALPAR, Birrfeld, Les Eplatures, Grenchen.

⁴⁰ SIAA.

5.1.7 Art. 36d (ritiro della concessione / riversione)

I pareri espressi a riguardo sono in gran parte contrari alla disposizione relativa al ritiro e alla riversione della concessione nell'ambito dell'esercizio degli aerodromi.⁴¹ Pertanto non trovano consenso le modifiche che comportano un peggioramento per i concessionari. Il Cantone di Zurigo mette l'accento sul fatto che il ritiro di una concessione può avvenire solo se si verificano le condizioni secondo l'articolo 93. Se la disposizione venisse integrata nella legge, allora occorrerebbe precisarla ulteriormente e limitarla dal punto di vista materiale, in modo tale da non penalizzare i concessionari rispetto all'attuale situazione giuridica. Dovrebbe essere resa nota la futura procedura in materia di ritiro della concessione.⁴² L'aeroporto di Ginevra e i Cantoni di Ginevra e di Zurigo affermano inoltre che, in caso di ritiro della concessione dovuto a interessi pubblici importanti secondo il capoverso 2 e di non rinnovo secondo il capoverso 4, il concessionario deve essere interamente indennizzato, in quanto in questi casi una semplice «indennità adeguata» non è sufficiente. Sempre secondo questi pareri, un diritto di riversione non può riferirsi all'intera infrastruttura.⁴³ Infine si fa presente che l'introduzione di un diritto di riversione a favore della Confederazione indebolirebbe considerevolmente la posizione degli aerodromi concessionari e darebbe falsi incentivi agli investimenti e alla manutenzione di edifici e impianti.⁴⁴

5.1.8 Art. 36f–g (regolamento d'esercizio) in combinato disposto con l'articolo 40h (procedure di volo al di fuori degli aerodromi)

UCS lamenta che le prescrizioni concernenti il regolamento d'esercizio non definiscono in maniera sufficientemente chiara le interfacce con le organizzazioni partner (ad es. rispetto al fornitore di servizi della sicurezza aerea Skyguide).

Per quanto concerne la definizione delle procedure di avvicinamento e di decollo nel regolamento d'esercizio secondo l'articolo 36f capoverso 3 lettera b (in combinato disposto con l'articolo 40h), si fa presente che una tale regolamentazione è in contraddizione con gli interessi dei Comuni e della popolazione interessati. Vi è il rischio che il Consiglio federale e l'UFAC estendano il loro margine di influenza su tali procedure, a scapito dei diritti di partecipazione esistenti. Le modifiche, in particolare nell'articolo 40h, dovrebbero tenere conto della necessità per la popolazione interessata di poter avere a disposizione una procedura di ricorso.⁴⁵ Di parere contrario sono gli aeroporti e le organizzazioni dell'aviazione, che accettano la modifica solo se consente un netto acceleramento dei processi e una limitazione dei diritti di partecipazione e di ricorso. Considerata la mancanza di basi chiare, il Cantone di Zurigo respinge la modifica nella forma prevista. Secondo il parere dell'associazione degli aerodromi e degli aeroporti di Ginevra e di Grenchen, dovrebbe essere disciplinata in modo più chiaro anche la delimitazione delle competenze tra aeroporto, l'UFAC o eventualmente Skyguide. Ad esempio, nell'articolo 40h capoverso 1 si dovrebbe definire che cosa si intende per «zone limitrofe agli aerodromi».⁴⁶ In questo contesto Pilatus propone che il settore limitrofo sotto la responsabilità dell'esercente venga stabilito in base ai confini del sistema dell'aerodromo. Pareri contrapposti sono stati formulati anche in merito alla questione se l'UFAC debba defi-

⁴¹ Cantoni di GR, ZH, AeCS, MFVS, Aerosuisse, AOPA, SIAA, ALPAR, FZAG, Birrfeld, economiesuisse, USAM, ACS.

⁴² VSF, aeroporto di Grenchen.

⁴³ Cantone di ZH.

⁴⁴ SIAA, FZAG.

⁴⁵ Comuni di Bachs, Bellikon, Bergdietikon, Bülach, Dällikon, Dänikon, Dielsdorf, Dietlikon, Elgg, Fisibach, Glattfelden, Hochfelden, Stadt Kaiserstuhl, Lengnau, Lindau, Mellikon, Niederglatt, Niederrohrdorf, Oberglatt, Oberrohrdorf, Regensdorf, Rümlang, Schneisingen, Rümikon, Wasterkingen, Weiningen, Weisslingen, Wislikofen, Zell, Schutzverband Zürich, BFO, Lärmliga, VgF Bern.

⁴⁶ Cantone di ZH, AgF Altenrhein, Schutzverband Buochs, SSF

nire, mediante decisione o ordinanza, le procedure di volo al di fuori degli aerodromi. Secondo alcuni partecipanti alla consultazione, la definizione delle rotte di volo dovrebbe essere disciplinata in un'ordinanza. Ciò consentirebbe una netta abbreviazione delle procedure.⁴⁷

Il Cantone di Svitto sottolinea che, nell'ambito della procedura di audizione, devono essere coinvolte le competenti autorità cantonali e che l'articolo 36f va completato in tal senso.

Per quanto riguarda le modifiche rilevanti del regolamento d'esercizio, SIAA e gli aeroporti di Berna e Zurigo chiedono che non sia più possibile una proroga della scadenza secondo il diritto vigente. Inoltre la pubblicazione negli organi ufficiali dei Comuni andrebbe sostituita con un comunicato stampa dell'UFAC e con la messa in linea della domanda su Internet, in quanto l'attuale procedura è troppo costosa e non più al passo con i tempi.

5.1.9 Art. 38 cpv. 1 (aerodromi militari utilizzabili anche a scopi civili)

Una regolamentazione con una chiara definizione di competenze e valori soglia viene sostanzialmente accolta con favore. Tuttavia si chiede che la legge comprenda i principi di base di tale regolamentazione.⁴⁸ Un'ulteriore regolamentazione dovrebbe essere limitata al necessario, per evitare lunghe procedure dovute a doppie approvazioni.⁴⁹ Inoltre andrebbero rafforzate le sinergie tra gli aerodromi militari e quelli civili dove si svolge regolarmente il traffico aereo della Confederazione.⁵⁰ Nei pareri espressi in questo contesto si sottolinea inoltre la necessità di evitare che nello stesso aerodromo valgano principi e regolamenti diversi da parte di diversi Dipartimenti (Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport [DDPS] e Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni [DATEC]). UCS fa notare che su un aerodromo di tal genere l'uso da parte dell'aviazione civile non può avvenire con le stesse modalità dell'aviazione militare in tutte le ore diurne e notturne, in quanto ciò comporterebbe una distorsione della concorrenza.

5.1.10 Art. 40 cpv. 3 (portata dei servizi della sicurezza aerea)

Solo l'aerodromo di Birrfeld e AOPA chiedono che la disposizione venga cancellata senza sostituzione con un'altra norma. Gli altri pareri sono critici, ma sostanzialmente non contrari. Nel complesso, il contenuto del capoverso viene considerato ancora poco concreto. Si lamenta infatti la mancanza dei principi alla base della regolamentazione nella legge.⁵¹ Si esprime inoltre incertezza quanto alle conseguenze sul piano dei costi. In questo contesto si esige che la Confederazione si assuma l'onere del finanziamento di tali servizi della sicurezza aerea.⁵² Secondo AeCS, gli esercenti degli aerodromi dovrebbero poter stabilire quali servizi sono in grado di sostenere sul piano finanziario. Per Skyguide sarebbe più sensato che il Consiglio federale definisca solo i requisiti minimi, in quanto in futuro anche gli aerodromi regionali avranno la responsabilità del finanziamento dei servizi della sicurezza aerea. UCS dubita che il principio della disposizione sia conforme alle regolamentazioni dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) relative al "Single European Sky".

⁴⁷ Aerosuisse, SIAA, ALPAR e FZAG.

⁴⁸ Centre Patronal, UCS, Rega, Cantone di ZH.

⁴⁹ ASA.

⁵⁰ ALPAR.

⁵¹ Centre Patronal, USAM, UCS.

⁵² AeCS, UCS, Pilatus.

5.1.11 Art. 40a (banca dei dati aeronautici)

La maggior parte dei partecipanti alla consultazione respinge la proposta di istituzione di una banca dati nazionale, in quanto il progetto è ritenuto nel complesso non ancora maturo. Solo gli aeroporti di Ginevra e di Zurigo non si oppongono alla proposta. Si contesta in particolare un aumento dei costi per il traffico VFR o un loro riversamento su questo settore.⁵³ Un riversamento dei costi sul traffico VFR non sarebbe sufficientemente giustificato e comporterebbe anche una diminuzione delle formazioni e delle esercitazioni pratiche per i piloti, con conseguente rischio per la sicurezza.⁵⁴ Danno adito a critiche anche le basi di calcolo considerate lacunose e non trasparenti e la mancanza di un modello di finanziamento.⁵⁵ Inoltre si chiede un'analisi dei costi e dei benefici⁵⁶: ad esempio, devono essere presentati in modo più dettagliato i costi derivanti dall'istituzione e dall'esercizio della banca dati, in particolare quelli a carico degli enti di diritto pubblico; per la collettività deve inoltre essere fissato un tetto massimo.⁵⁷ Skyguide fa notare di non avere incluso i costi per l'istituzione di una banca dati centrale nella sua pianificazione e che non è previsto un accesso gratuito ai dati aeronautici per la collettività.⁵⁸

5.1.12 Art. 40b (internazionalizzazione di Skyguide)

Anche se le proposte in linea di massima non vengono respinte, in alcuni pareri l'approvazione viene vincolata a determinate condizioni. Il PPD chiede che Skyguide sia in concorrenza con altri fornitori europei di servizi aeronautici. In alcuni punti si critica il fatto che la liberalizzazione promessa in occasione della revisione LNA 1 non è attuata. Inoltre non si capisce il motivo per cui solo Skyguide può fornire servizi della sicurezza aerea d'importanza nazionale.⁵⁹ Sia l'aeroporto che il Cantone di Zurigo auspicano quindi una liberalizzazione parziale del settore. Essi respingono la restrizione prevista all'articolo 40b capoverso 3 per gli aeroporti nazionali e chiedono la possibilità di indire una gara pubblica per i servizi della sicurezza aerea anche per gli aeroporti nazionali. AeCS critica il fatto che Skyguide continui ad avere una posizione di monopolio. L'aeroporto di Ginevra auspica ulteriori precisazioni, in quanto i concetti utilizzati non sono chiari.⁶⁰

5.1.13 Art. 41 cpv. 1–3, art. 41a, art. 41b (ostacoli alla navigazione aerea e attività pericolose per la sicurezza della navigazione aerea)

La nuova regolamentazione viene accolta favorevolmente dalla maggior parte dei partecipanti.⁶¹ Si chiede che l'onere amministrativo sia mantenuto entro limiti sostenibili per le cerchie interessate.⁶² Non trova consenso invece il requisito di cui all'articolo 41 capoverso 1, secondo il quale l'autorizzazione è rilasciata se sono adottate misure di sicurezza efficaci. La formulazione impedirebbe all'UFAC, nei casi soggetti a obbligo di autorizzazione, di rinunciare a misure di sicurezza, se queste non dovessero essere necessarie nella pratica.⁶³ Secondo Rega, la classificazione da parte dell'UFAC del pericolo costituito dagli ostacoli è un compito delicato, in quanto il pericolo risultante da un ostacolo è molto diverso da un caso

⁵³ Cantone di NW.

⁵⁴ UCS, AeCS, APAP.

⁵⁵ AeCS, APAP, AOPA, SVFB, ASA, Rega, Pilatus, Skyguide, UCS.

⁵⁶ AOPA, ASA.

⁵⁷ Cantone di ZH, UCS, AOPA, SVFB.

⁵⁸ AeCS, SVFB.

⁵⁹ AeCS, ASA, ALPAR, aeroporto di Grenchen.

⁶⁰ parere analogo anche di ASA.

⁶¹ PPD, ASA, Cantoni di ZH e TI, UCS, USC, Unione svizzera dei produttori di verdura, Jardin Suisse.

⁶² Unione svizzera dei produttori di verdura, Jardin Suisse.

⁶³ USC, Unione svizzera dei produttori di verdura, Jardin Suisse, Comune di Weiningen.

all'altro e dipende dall'operazione da compiere. Inoltre gli ostacoli temporanei dovrebbero essere registrati obbligatoriamente e tale principio andrebbe fissato nella LNA. La responsabilità della registrazione non dovrebbe essere demandata al proprietario dell'ostacolo,⁶⁴ in quanto ciò potrebbe avere conseguenze problematiche sul piano della responsabilità civile, ragione cui deve essere previsto un controllo da parte dell'autorità.⁶⁵

Nel complesso, l'articolo 41 capoverso 4 viene considerato in maniera critica e con posizione piuttosto contraria per quanto concerne le prescrizioni sulla protezione in caso di limitazione della visibilità ed effetto abbagliante.⁶⁶ Secondo i pareri in merito, la disposizione in questione non è precisa, in particolare perché mancano dati sulle dimensioni di serre e pannelli solari. Inoltre non è chiaro fino a quale distanza dagli aerodromi si applica la disposizione.⁶⁷ Molti dei pareri sottolineano che l'attuazione nella pratica risulterebbe difficile. Inoltre vi sarebbe una violazione dell'articolo 18 della legge sulla pianificazione del territorio (LNA), secondo cui in linea di principio i pannelli solari sono esenti da autorizzazione, a prescindere dalla loro dimensione.⁶⁸ A tutela della fornitura di servizi della sicurezza aerea, Skyguide chiede che vengano presi in considerazione i raggi elettromagnetici, gli edifici con grandi finestre e le turbine eoliche.

5.1.14 Art. 49 (principio di causalità per i servizi della sicurezza aerea)

Mentre alcuni partecipanti sono favorevoli all'introduzione del principio di causalità nella legge,⁶⁹ alcune organizzazioni aeronautiche sono nettamente contrarie.⁷⁰ AOPA fa notare che l'introduzione di una tassa di rotta per voli VFR era già stata respinta alcuni anni fa; pertanto dovrebbero essere esaminate altre possibilità di finanziamento, come tasse sui carburanti o sui passeggeri. Sempre secondo tale parere, i costi sono generati soprattutto dal traffico IFR.⁷¹ AeCS parte dal presupposto che le tasse siano riscosse solo se i servizi sono indispensabili per l'esecuzione del volo. Infine ASA chiede una stima ampia e approfondita delle conseguenze della regolamentazione ai fini dell'analisi degli effetti a breve, medio e lungo termine del sistema aeronautico sulla competitività e l'aumento dell'efficienza.

In relazione all'articolo 49 capoverso 1 lettera c (messa a disposizione di servizi d'informazione aeronautica e d'informazione di volo), UCS chiede che i costi siano sostenuti dalla Confederazione, in quanto la messa a disposizione di dati rilevanti per la sicurezza è un compito di competenza federale. Non solo i piloti VFR, ma anche la collettività, la popolazione residente, i proprietari di fondi, il turismo e il settore commerciale trarrebbero vantaggio da questi servizi. Rega esige che le spese relative ai servizi d'informazione aeronautica siano a carico della Confederazione ed eventualmente coperti tramite il finanziamento speciale del traffico aereo (art. 86 Cost.).

⁶⁴ FZAG.

⁶⁵ Rega.

⁶⁶ USC, Unione svizzera dei produttori di verdura, Swissolar, USC, Jardin Suisse.

⁶⁷ Cantoni di BE, ZH e AG, Rega.

⁶⁸ Cantoni di AG, BE, ZH, UCS, Unione svizzera dei produttori di verdura, Swissolar, USC, Jardin Suisse.

⁶⁹ SWISS, Skyguide, Cantone di Uri.

⁷⁰ AOPA, SVFB, Pilatus, APAP.

⁷¹ APAP, AeCS.

5.1.15 Art. 88–90bis (adeguamento delle disposizioni penali alla parte generale del Codice penale)

Gli adeguamenti redazionali alle disposizioni penali sono accolti con favore. AeCS e ASA chiedono che nell'articolo 89a sia inserita la disposizione secondo cui è punito solo chi intenzionalmente non rispetta le istruzioni date da un aeromobile intercettatore. Il Cantone di SZ vorrebbe che l'articolo 90 preveda una pena per chi mette in pericolo le zone protette di interesse pubblico. Rega chiede inoltre che l'articolo 97 contempli il danneggiamento intenzionale di aeromobili come reato punibile d'ufficio.

5.1.16 Art. 100 (obbligo di denuncia)

I pareri espressi a riguardo sono favorevoli all'obbligo di denuncia da parte delle autorità di perseguimento penale.⁷² Il Cantone di Vaud fa notare che l'onere a carico di dette autorità aumenterebbe di conseguenza.

5.1.17 Art. 107a cpv. 4–4^{bis} (ambient voice recording equipment [AVRE] – attuazione raccomandazione di sicurezza UIIA)

In virtù dell'articolo 107a capoverso 4 dell'attuale LNA, ai fini delle inchieste sugli infortuni aeronautici e gli incidenti gravi, i fornitori di servizi della sicurezza aerea civile e militare possono registrare conversazioni e rumori di fondo in ambienti adibiti al traffico aereo. Invece dell'attuale formulazione con il verbo «potere» si chiede che venga sancito l'obbligo generale di installare ed esercitare un corrispondente sistema AVRE. La nuova formulazione viene accolta con favore.⁷³ Anche AeCS non ha obiezioni a riguardo, purché i relativi costi non vengano addossati al traffico VFR, ma ritiene che il progetto sia in contraddizione con le dichiarazioni dell'UFAC in merito alla deregolamentazione.

5.1.18 Art. 107c (informazione al pubblico; deroga alla LTras)

La limitazione della legge sulla trasparenza per quanto riguarda i rapporti di audit e d'ispezione dell'UFAC nonché tutti i documenti contenenti conclusioni relative ai risultati e alle informazioni derivanti da tali controlli è respinta nella maggior parte dei pareri espressi.⁷⁴ Questi pareri hanno infatti ritenuto più importante l'esigenza dell'opinione pubblica di ottenere informazioni rilevanti per la sicurezza e l'ambiente rispetto all'interesse delle imprese aeronautiche interessate. Secondo Rega, anche se essenzialmente comprensibile, l'argomentazione alla base della deroga si spinge troppo oltre. Si potrebbe tuttavia pensare di rendere anonimi o sintetizzare i rapporti di ispezione da destinare al pubblico. Alcune organizzazioni per la lotta contro il rumore chiedono inoltre che sia concretizzato l'obbligo di informazione dell'UFAC di cui all'articolo 107c capoverso 1. La limitazione della legge sulla trasparenza è sostenuta esplicitamente da Skyguide e dell'aeroporto di Zurigo, che chiedono di completare l'elenco delle relative motivazioni con safety assessment, rapporti di safety ed esercitazioni di soccorso.

⁷² FZAG, PSS.

⁷³ Skyguide, ASA.

⁷⁴ Cantone di ZH, PSS, Lärmliga Schweiz, WWF, SBFB, VGF, SBFZ, SSF, AgF Altenrhein, Bürgerprotest Fluglärm Ost, Comuni di Bachs, Bellikon, Bergdietikon, Bülach, Dällikon, Dänikon, Dielsdorf, Dietlikon, Elgg, Fisi-bach, Glatfelden, Hochfelden, Stadt Kaiserstuhl, Kloten, Lengnau, Lindau, Mellikon, Niederglatt, Niederrohrdorf, Oberglatt, Oberrohrdorf, Regensdorf, Rümlang, Schneisingen, Rümikon, Wasterkingen, Weiningen, Weisslingen, Wislikofen, Zell.

5.1.19 Modifiche di altri atti normativi

5.1.19.1 Art. 37a cpv. 1 della legge federale sull'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUMin)

Al fine di garantire una giusta distribuzione dei mezzi finanziari disponibili per il finanziamento speciale del traffico aereo (FSTA), l'attuale chiave di ripartizione secondo l'articolo 37a capoverso 1 LUMin dovrebbe essere più elastica e provvista di fasce di oscillazione. Il PSS, diverse associazioni per la protezione⁷⁵, 31 Comuni⁷⁶ limitrofi dell'aeroporto di Zurigo, la Bildungskolition NGO, WWF e ATA respingono la flessibilizzazione della chiave di ripartizione, in particolare quella a sfavore della protezione dell'ambiente. Questi partecipanti fanno presente che sarebbe più opportuno trovare uno scopo di utilizzazione più sensato delle risorse finanziarie a disposizione del settore ambientale. Anche l'aeroporto di Zurigo è piuttosto contrario a una modifica dell'attuale disposizione. Una diversa attribuzione dei mezzi finanziari dovrebbe essere possibile solo in mancanza di domande idonee da parte dei settori ambiente e security. In questo contesto l'aeroporto di Zurigo critica il fatto che i mezzi provenienti dal FSTA verrebbero stanziati a favore di Skyguide senza una verifica più approfondita mentre, per quanto riguarda le domande che richiedono un esame approfondito nell'ambito dell'ambiente e della security, i contributi verrebbero tagliati in misura considerevole. Rega continua a ritenere sensata la chiave di ripartizione.

Vi è invece un gran numero di pareri a favore di una flessibilizzazione dell'attuale chiave di ripartizione.⁷⁷ Grazie al provvedimento, i mezzi finanziari a disposizione dell'aviazione verrebbero effettivamente sfruttati. AeCS e SIAA raccomandano una verifica e un'autorizzazione più rapide, rispetto a quanto avvenuto finora, delle domande nei settori ambiente e security, poiché l'attuale procedura è troppo lunga.

5.1.19.2 Articoli 32b, 51 e 52 della legge sulle telecomunicazioni (LTC)

I pareri espressi a riguardo sono favorevoli alle modifiche della LTC proposte in merito al divieto di impianti e dispositivi che provocano interferenze nel traffico delle telecomunicazioni o nella radiodiffusione.⁷⁸ Rega chiede che l'uso di ripetitori GPS all'interno di un hangar sia ammesso solo previa autorizzazione dell'autorità. Questa condizione consentirebbe di eseguire lavori di manutenzione degli apparecchi di navigazione.

⁷⁵ Lärmliga Schweiz, WWF, SBFB, VGF, SBFZ, SSF, AgF Altenrhein, Bürgerprotest Fluglärm Ost, ATA.

⁷⁶ Comuni di Bachs, Bellikon, Bergdietikon, Bülach, Dällikon, Dänikon, Dielsdorf, Dietlikon, Elgg, Fisibach, Glattfelden, Hochfelden, Stadt Kaiserstuhl, Lengnau, Lindau, Mellikon, Niederglatt, Niederrohrdorf, Oberglatt, Oberrohrdorf, Regensdorf, Rümliang, Schneisingen, Rümikon, Wasterkingen, Weiningen, Weisslingen, Wislikofen, Zell

⁷⁷ Cantoni di GR, UR, VS, Aerosuisse, SIAA, ASA, Pilatus, Skyguide, Swiss, Les Eplatures, Lugano Airport.

⁷⁸ ASA, Cantoni di GE e OW.

Elenco dei partecipanti alla consultazione e dei destinatari (con relative abbreviazioni)

Cantoni

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

Comuni

Bachs
Bellikon
Bergdietikon
Bülach
Dällikon
Dänikon
Dielsdorf
Dietlikon
Elgg
Fisibach
Glattfelden
Hochfelden
Kaiserstuhl

Kloten
Lengnau
Lindau
Mellikon
Niederglatt
Niederhasli
Niederrohrdorf
Oberglatt
Oberrohrdorf
Oetwil an der Limmat
Regensdorf
Rümlang
Rümikon
Schneisingen
Wasterkingen
Weiningen
Weisslingen
Wislikofen
Zell

Partiti

PBD	Partito borghese democratico
PPD	Partito popolare democratico
csp-ow	Christlich-soziale Partei Obwalden
CSPO	Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis
PEV	Partito evangelico svizzero
PLR	Partito liberale radicale
Partito ecologista svizzero (I Verdi) / Grünes Bündnis	
pvl	Partito verde liberale
Lega	Lega dei Ticinesi
MCR	Mouvement Citoyens Romand
PSS	Partito socialista svizzero
UDC	Unione democratica di centro

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
TS	Travail.Suisse
svf	Schweizerischer Verband für Frauenrechte

Tribunale federale e altre autorità giudiziarie della Confederazione

TF	Tribunale federale
TAF	Tribunale amministrativo federale

Associazioni della navigazione aerea

Aerosuisse	Aerosuisse (Dachverband der schweizerischen Luftfahrt)
Aeropers	Swiss Air Line Pilots Association
AeCS	Aero-Club der Schweiz
AOPA	Aircraft Owners and Pilots Association Switzerland
APAP	Association des propriétaires d'avions privés
Aviasuisse	Associazione per l'aviazione svizzera
BAR	Board of Airline Representatives Switzerland
EBAA CH	European Business Aviation Association Switzerland
EAS	Experimental Aviation of Switzerland
SBAV	Schweizer Ballonverband
ASA	Associazione svizzera degli aerodromi
SFVS	Segelflugverband der Schweiz
SHA	Swiss Helicopter Association
FSVL	Federazione svizzera di volo libero
SIAA	Swiss International Airport Association
SMF	Swiss Microlight Federation
SVFB	Schweizerischer Verband Flugtechnischer Betriebe

Compagnie aeree

Swiss	Swiss International Air Lines AG
easyjet	easyjet Switzerland S.A.
Helvetic	Helvetic Airways AG
Darwin Airline SA	
Belair	Belair Airlines AG
Edelweiss	Edelweiss Air AG
SkyWork	SkyWork Airlines AG

Aeroporti e aerodromi regionali

FZAG	Flughafen Zürich AG
AIG	Aéroport International de Genève
EAP	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
ALPAR	Flughafen Bern-Belp AG
ARESA	Aéroport régional Les Eplatures SA
ARLB	Aéroport Région Lausanne Blécherette
Lugano Airport	Aeroporto Città di Lugano
Birrfeld	Flugplatz Birrfeld

Buochs	Airport Buochs
Jura	Aérodrome du Jura
Ecuvillens	Aérodrome Ecuvillens
Grenchen	Regionalflyghafen Jura-Grenchen AG
Samedan	Engadin Airport
Altenrhein	Airport Altenrhein AG
Sion	Aéroport civil de Sion

Costruttori di aeromobili

Pilatus	Pilatus Flugzeugwerke AG
RUAG	RUAG Aerospace
armasuisse	Armasuisse
SR Technics	SR Technics Switzerland
Skytech	Skytech GmbH

Servizi della sicurezza aerea

skyguide	skyguide, swiss air navigation services ltd.
Aerocontrol	Aerocontrol Switzerland, Air Traffic Controllers Association
APTC	Association du Personnel de la Tour de Contrôle et de Terminal Genève
SATTA	Swiss Air Traffic Control Technical Association
Skycontrol	Skycontrol
MeteoSvizzera	Ufficio federale di meteorologia e climatologia MeteoSvizzera

Mondo scientifico

Uni SG	Institut für öffentliche Dienstleistungen und Tourismus der Universität St. Gallen
Uni BS	Wirtschaftswissenschaftliches Zentrum der Universität Basel
Uni BE	Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF) der Universität Bern
ASDA	Association Suisse de Droit Aérien et Spatial
IMP-HSG	Institut für Systemisches Management und Public Governance
CRED	Forschungsstelle Tourismus
CFAC-HSG	Center for Aviation Competence

Altri partecipanti alla consultazione

AfG Altenrhein	Aktion gegen Fluglärm Altenrhein
BFO	Bürgerprotest Fluglärm Ost Bündner Spital- und Heimverband Centre Patronal DroneApps
IGOL	Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt
H+	Gli Ospedali Svizzeri Ingenieurbüro Flugwesen und Biomechanik Inclusion Handicap
Jardin Suisse	Associazione svizzera imprenditori giardinieri Kantonsspital Aarau Kantonsspital Graubünden

MFVS	Motorflug-Verband der Schweiz Lärmliga
Rega	Guardia aerea svizzera di soccorso Rega
SBFB	Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs
SBFZ	Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen
SSF	Schweizer Schutzverband gegen Flugimmissionen
Swissolar	Schweizerischer Fachverband für Sonnenenergie Solarimpulse Universitätsspital Bern
ATA	Unione svizzera dei produttori di verdura
VgF	Aassociazione traffico e ambiente Vereinigung gegen Fluglärm WWF Svizzera