



---

# **Modifica della legge sulla navigazione aerea**

## **Risultati della procedura di consultazione**

---

**Ottobre 2020**

## Indice

1.	Premessa .....	3
2.	Partecipazione alla procedura di consultazione.....	3
3.	Pareri pervenuti.....	3
4.	Sintesi dei risultati .....	4
5.	Risultati concernenti le singole disposizioni .....	4
5.1	Articolo 90 <sup>bis</sup> LNA incluso il titolo marginale .....	4
5.2	Articolo 100 LNA titolo marginale .....	5
5.3	Articolo 100 capoverso 4 LNA .....	5
5.4	Articolo 100 <sup>ter</sup> LNA .....	6
5.4.1	Articolo 100 <sup>ter</sup> capoverso 1 LNA .....	7
5.4.2	Articolo 100 <sup>ter</sup> capoverso 2 LNA .....	8
5.4.3	Articolo 100 <sup>ter</sup> capoverso 3 LNA .....	8
5.4.4	Articolo 100 <sup>ter</sup> capoverso 3 <sup>bis</sup> LNA.....	8
5.4.5	Articolo 100 <sup>ter</sup> capoverso 4 LNA .....	8
6	Allegato .....	9

## 1. Premessa

La presente revisione della legge federale del 21 dicembre 1948 sulla navigazione aerea (legge sulla navigazione aerea LNA; RS 748.0) è finalizzata, da un lato, a creare la possibilità, nel quadro delle ispezioni di rampa, di svolgere controlli casuali del tasso di alcolemia sui membri dell'equipaggio di aeromobili. Dall'altro, i medici non designati dall'UFAC e non soggetti alla sua vigilanza, nonché gli psicologi e i loro assistenti, in caso di dubbi circa l'idoneità di un membro dell'equipaggio o di un controllore del traffico aereo, devono essere esonerati dall'obbligo del segreto medico e avere la possibilità di informare l'UFAC in merito.

Il 10 giugno 2020 il Consiglio federale ha avviato la procedura di consultazione concernente la presente revisione, che è terminata il 1° ottobre 2020. Nel rapporto sono stati considerati tutti i pareri, anche quelli pervenuti dopo la scadenza del termine.

## 2. Partecipazione alla procedura di consultazione

Con lettera della presidente della Confederazione e capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) del 10 giugno 2020, sono stati invitati a partecipare alla consultazione i seguenti 89 destinatari:

- 26 governi cantonali<sup>1</sup>;
- la Conferenza dei governi cantonali;
- 12 partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale<sup>2</sup>;
- tre associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna<sup>3</sup>;
- otto associazioni mantello dell'economia<sup>4</sup>;
- 10 associazioni aeronautiche<sup>5</sup>;
- sei compagnie aeree<sup>6</sup>;
- 14 aeroporti e aerodromi regionali<sup>7</sup>;
- altri nove destinatari (sicurezza aerea, sanità pubblica, polizia cantonale)<sup>8</sup>.

## 3. Pareri pervenuti

A metà ottobre erano pervenuti complessivamente 55 pareri; inoltre hanno presentato il proprio parere altre cinque organizzazioni interessate. Si sono espressi in merito alla presente revisione:

- 25 Cantoni<sup>9</sup>;
- quattro partiti<sup>10</sup>;
- due associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna<sup>11</sup>;
- quattro associazioni mantello dell'economia<sup>12</sup>;
- otto associazioni aeronautiche<sup>13</sup>;
- una compagnia aerea<sup>14</sup>;
- due aeroporti nazionali<sup>15</sup>;
- altri otto partecipanti (sanità pubblica, polizia cantonale)<sup>16</sup>.

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> PBD, PPD, UDF, EAG, PEV, PLR, PES, pvi, Lega, PST, UDC, PS.

<sup>3</sup> ACS, UCS, SAB.

<sup>4</sup> economiesuisse, USAM, USI, USC, ASB, USS, SIC Svizzera, TS.

<sup>5</sup> Aerosuisse, AeCS, SIAA, VSF, AOPA, BAR, SHA, AEROPERS, SwissALPA, SBAA.

<sup>6</sup> Swiss, easyjet, Helvetic, Edelweiss, Chair, Zimex.

<sup>7</sup> FZAG, AIG, EAP, Bern, Birrfeld, Jura, Ecuwillens, Grenchen, La Blécherette, Les Eplatures, Lugano, Samedan, Sion, Altenrhein.

<sup>8</sup> skyguide, Aerocontrol, Skycontrol, APTC, SwissATCA, FMH, FSP, CCPCS, CDS.

<sup>9</sup> ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU.

<sup>10</sup> PPD, PLR, UDC, PS.

<sup>11</sup> ACS, UCS.

<sup>12</sup> USAM, USI, USS, TS.

<sup>13</sup> Aerosuisse, AeCS, SIAA, VSF, AOPA, SHA, AEROPERS, kapers.

<sup>14</sup> Swiss.

<sup>15</sup> FZAG, AIG.

<sup>16</sup> FMH, FSP, CCPCS, CDS, fme, Pro Mente Sana, SSGIM, SGARM.

#### **4. Sintesi dei risultati**

La modifica proposta degli articoli 90<sup>bis</sup> (titolo marginale), 100 e 100<sup>ter</sup> LNA ha ottenuto la piena approvazione della maggioranza dei partecipanti alla consultazione o viene da questi appoggiata, fatte salve ulteriori modifiche e spiegazioni. Esprimono un parere chiaramente negativo sette partecipanti<sup>17</sup>, mentre sei rinunciano esplicitamente ad esprimere un parere materiale<sup>18</sup>.

Le modifiche del titolo marginale dell'articolo 90<sup>bis</sup> LNA non hanno praticamente suscitato alcuna reazione concreta. Solamente due partecipanti hanno colto l'occasione per proporre modifiche materiali dell'articolo 90<sup>bis</sup> LNA.

Il diritto di informazione facilitato per i medici, gli psicologi e i loro assistenti previsto dall'articolo 100 capoverso 4 LNA viene appoggiato in linea di principio dalla maggioranza, ma ha suscitato pareri anche molto contrastanti, che vanno dal totale rifiuto fino alla richiesta di mitigare la disposizione. Hanno espresso pareri diversi in particolare i rappresentanti della sanità pubblica.

Il progetto di legge è considerato dalla maggioranza dei partecipanti alla consultazione un provvedimento proporzionato e utile ai fini della prevenzione, volto a migliorare la sicurezza del traffico aereo. Una minoranza respinge l'introduzione di un diritto di informazione facilitato, da un lato perché medici e psicologi potrebbero già trasmettere un'informazione all'UFAC attraverso l'esonero dal segreto professionale e, dall'altro, perché temono che ciò potrebbe influire negativamente sul rapporto di fiducia tra lo specialista in campo medico e il paziente. Mentre il diritto di informazione in linea generale è accolto favorevolmente dalla maggioranza, una minoranza dei partecipanti giudica in modo piuttosto critico il diritto di informazione per gli assistenti. In particolare si afferma che un diritto di informazione facilitato per gli assistenti non sarebbe opportuno, in quanto questa categoria non dispone delle necessarie conoscenze mediche specialistiche.

Anche le modifiche proposte dell'articolo 100<sup>ter</sup> LNA sono accolte positivamente dalla maggioranza dei partecipanti, in quanto anche i controlli casuali del tasso di alcolemia nel quadro delle ispezioni di rampa contribuiscono in modo adeguato a promuovere la sicurezza aerea. Tuttavia alcuni partecipanti auspicano un ulteriore passo avanti, ossia che i controlli casuali non siano svolti solamente nel quadro delle ispezioni di rampa, ma che tale diritto sia assegnato anche al capo d'aerodromo. Inoltre ai controlli dovrebbero essere sottoposti non solo i membri dell'equipaggio, ma anche altri collaboratori dell'aeroporto che svolgono attività rilevanti ai fini della sicurezza. Infine tali controlli non dovrebbero essere limitati al consumo di alcol, ma estesi all'abuso di altre sostanze psicotrope. I pareri negativi sono stati espressi in particolare dalle associazioni aeronautiche che giudicano il progetto sproporzionato, inutile e fonte di stress. In particolare, sempre secondo questi pareri, considerando il diverso danno potenziale provocato da un pilota e da un membro dell'equipaggio, ne conseguirebbe una falsa parità di trattamento. L'attenzione dovrebbe essere posta sui programmi di riabilitazione e prevenzione. Inoltre alcuni partecipanti auspicano da un lato maggiore chiarezza circa le responsabilità nonché le conseguenze finanziarie e legali legate ai costi del test, ai risultati positivi dello stesso e alla mancata o ritardata entrata in servizio. Dall'altro, essi sottolineano l'importanza della protezione dei dati nell'ambito della trasmissione di informazioni personali durante i controlli del tasso di alcolemia.

#### **5. Risultati concernenti le singole disposizioni**

##### **5.1 Articolo 90<sup>bis</sup> LNA incluso il titolo marginale**

Per quanto riguarda la modifica dell'articolo 90<sup>bis</sup> LNA e del relativo titolo marginale, i pareri pervenuti sono del tutto favorevoli oppure non sono stati trasmessi commenti concreti in merito. Solamente il Cantone di Glarona e Swiss hanno avanzato proposte di modifica. Il Cantone di Glarona osserva che nell'ambito di questa revisione di legge si dovrebbe adeguare anche la lettera b dell'articolo 90<sup>bis</sup>. Esso

<sup>17</sup> AeCS, AOPA, kapers, SAA, USS, SHA, PS.

<sup>18</sup> BS, SH, USI, UCS, ACS, TV.

ritiene che la formulazione debba essere più chiara, nel senso che per l'atto commesso siano ritenuti responsabili solo i membri dell'equipaggio. Inoltre i reati di cui all'articolo 90<sup>bis</sup> devono essere soggetti alla giurisdizione penale federale, indipendentemente dal fatto che siano commessi a bordo di un aeromobile o al di fuori di esso. La giurisdizione non deve essere determinata dal luogo in cui è svolta l'attività di controllo. Swiss propone di aggiungere alla frase «svolge funzioni di membro dell'equipaggio» nell'articolo 90<sup>bis</sup> lettera a l'espressione «dopo l'entrata in servizio e prima della fine dello stesso», al fine di escludere diverse interpretazioni. Pertanto deve essere garantito che la norma penale riguardi solo i membri dell'equipaggio attivi.

## 5.2 Articolo 100 LNA titolo marginale

Come nel caso dell'articolo 90<sup>bis</sup>, anche la modifica del titolo marginale dell'articolo 100 è stata in generale approvata oppure non vi sono state osservazioni a riguardo.

## 5.3 Articolo 100 capoverso 4 LNA

Il diritto di informazione facilitato previsto dall'articolo 100 capoverso 4 ha suscitato numerose e diverse reazioni. In alcuni pareri viene categoricamente rifiutato il diritto di informazione per i medici, gli psicologi e i loro assistenti<sup>19</sup>, altri invece chiedono addirittura un inasprimento, ossia un obbligo di informazione<sup>20</sup>.

Alcuni partecipanti hanno rinunciato a trasmettere il proprio parere oppure non si sono espressi in merito alla prevista modifica dell'articolo 100 capoverso 4<sup>21</sup>.

Nella maggior parte dei pareri pervenuti si approva il diritto di informazione facilitato, che favorirebbe una maggiore sicurezza del traffico aereo, totalmente<sup>22</sup> o perlomeno in linea di principio, fatte salve alcune modifiche<sup>23</sup>. FMH auspica un'integrazione, perlomeno a livello di ordinanza, della norma di cui all'articolo 100 capoverso 4 che consenta un controllo approfondito e vincolante della salute psichica del personale aeronautico. Pur approvando il diritto di informazione facilitato, ZH auspica che sia meglio chiarita la procedura affinché, ad esempio, un pilota possa comunque entrare in servizio il giorno successivo, anche dopo il ritiro preventivo dell'autorizzazione di volo da parte dell'UFAC.

La maggior parte dei partecipanti chiede di cancellare dal progetto il diritto di informazione facilitato per gli assistenti, poiché questi non dispongono delle necessarie conoscenze specialistiche per effettuare un'adeguata valutazione medica<sup>24</sup>, indipendentemente dal fatto che si siano espressi pro o contro l'introduzione dell'articolo 100 capoverso 4. Swiss e Aerosuisse ad esempio esprimono un parere estremamente critico sul diritto di informazione facilitato. Se tuttavia il legislatore introdurrà l'articolo 100 capoverso 4, chiedono perlomeno che tale diritto non sia riconosciuto agli assistenti.

Le organizzazioni, i Cantoni e i partiti contrari all'introduzione di un diritto di informazione facilitato giustificano la loro posizione anche con il fatto che ciò non sia necessario in presenza delle basi esistenti. Già ora medici e psicologi hanno la possibilità di trasmettere informazioni. Il processo di esonero dal segreto professionale non è complesso e pertanto non si comprende perché esso sia considerato un ostacolo insormontabile<sup>25</sup>. Il medico curante può inoltre suggerire ai propri pazienti di sottoporsi volontariamente a un ulteriore controllo del Servizio medico aeronautico<sup>26</sup>. Infine non va dimenticato l'esame del Servizio medico aeronautico, già titolare di un diritto di informazione facilitato, che costituisce un controllo sufficiente<sup>27</sup>. È stato inoltre sottolineato come il potenziale danno non sia uguale per piloti, controllori del traffico aereo e personale di cabina. Di conseguenza, l'articolo 100 capoverso 4 nella

<sup>19</sup> AeCS, FSP, kapers, VD, VSF, Pro Mente Sana, SGARM, USS, SHA, PS.

<sup>20</sup> AG, AI.

<sup>21</sup> FZAG, BS, SH, USI, UCS, ACS, SIAA, TV.

<sup>22</sup> AIG, BE, PPD, PLR, CDS, CCPCS, mfe, AR, BL, FR, GE, JU, NW, LU, OW, TI, TG, SO, UR, VS, SSGIM.

<sup>23</sup> FMH, SG, ZG, ZH, GR, UDC.

<sup>24</sup> AEROPERS, AOPA, Aerosuisse, kapers, GR, VSF, USS, USAM, PS, UDC, Swiss.

<sup>25</sup> AeCS, AOPA, Aerosuisse, VD, VSF, USAM, Swiss, GL.

<sup>26</sup> AOPA, VSF.

<sup>27</sup> AOPA, VSF, Pro Mente Sana.

forma proposta, a causa delle possibili conseguenze per il personale coinvolto, creerebbe una disparità di trattamento<sup>28</sup> che sussisterebbe anche rispetto ad altri settori dei trasporti pubblici per i quali non è previsto alcun diritto di informazione facilitato<sup>29</sup>. Il diritto di informazione facilitato è giudicato in modo critico anche in relazione al rapporto di fiducia tra la persona coinvolta del settore aeronautico e il suo medico o psicologo: rapporto che potrebbe essere minato al punto da indurre la persona a non richiedere l'assistenza medica necessaria, temendo, nella peggiore delle ipotesi, di compromettere la propria attività professionale. In tal modo la revisione dell'articolo 100 potrebbe addirittura peggiorare la salute della persona in questione e ripercuotersi negativamente anche sulla sicurezza del traffico aereo<sup>30</sup>. Inoltre, introducendo un diritto di informazione facilitato, la responsabilità dello specialista del settore medico cui compete l'esame sarebbe sproporzionata, poiché decidere quando sia necessario trasmettere un'informazione e quando no potrebbe risultare difficile, viste le possibili conseguenze per il paziente<sup>31</sup>. Le controversie legali a seguito dell'analisi costi/benefici condotta dal medico o dallo psicologo sarebbero inevitabili<sup>32</sup>. Alcuni partecipanti si esprimono in modo critico anche in merito alla protezione dei dati personali del personale aeronautico e per quanto riguarda la procedura di informazione auspicano una spiegazione differenziata su questo punto<sup>33</sup>.

Alcuni partecipanti auspicano pertanto soluzioni volte a tutelare maggiormente la salute psicologica del lavoratore, che prevedano una maggiore responsabilità del datore di lavoro e un potenziamento dei controlli sul posto di lavoro da parte delle autorità<sup>34</sup>. In proposito Pro Mente Sana suggerisce un confronto sociale e politico più approfondito sul tema della salute psichica nel settore aeronautico. PS auspica provvedimenti aggiuntivi e più efficaci per prevenire e individuare tempestivamente i problemi legati all'alcol. Per quanto riguarda la procedura di informazione, risulterebbe già molto utile comunicare in modo più efficace ai medici e agli psicologi svizzeri l'attuale procedura amministrativa di informazione<sup>35</sup>.

#### 5.4 Articolo 100<sup>ter</sup> LNA

L'introduzione di controlli casuali del tasso di alcolemia nel quadro delle ispezioni di rampa è accolta con pieno favore dalla maggioranza dei partecipanti alla consultazione<sup>36</sup>, o perlomeno nelle sue linee essenziali, fatte salve alcune modifiche<sup>37</sup>. Lo svolgimento di controlli casuali non solo permette il necessario allineamento con il vigente diritto dell'UE, ma contribuisce a una maggiore sicurezza del traffico aereo. Al punto 5.4.1 segg. si entra nel merito delle relative proposte di modifica dei capoversi avanzate da alcuni partecipanti.

Otto partecipanti alla consultazione rinunciano a esprimere un parere materiale sulla presente revisione della LNA o non entrano nel merito della modifica dell'articolo 100<sup>ter</sup> <sup>38</sup>.

Esprimono parere contrario le associazioni dei membri degli equipaggi di volo e dei piloti<sup>39</sup>, come pure AeCS, VSF, USS, SHA e PS.

AeCS fa notare che il regolamento (UE) n. 965/2012, modificato dal regolamento (UE) n. 2018/1042, si applica solo al traffico commerciale. Estendere i controlli del tasso di alcolemia al traffico non commerciale comporterebbe un inasprimento del diritto UE da parte della Svizzera. Essere sottoposti a controlli a campione senza alcun indizio potrebbe generare stress prima del volo per i piloti privati e di alianti e quindi compromettere la sicurezza del volo. In merito va ricordato che negli ultimi 34 anni sono noti soltanto due casi di piloti della General Aviation con comprovata presenza di alcol nel sangue. Inoltre

---

<sup>28</sup> kapers, USS, PS.

<sup>29</sup> AEROPERS.

<sup>30</sup> FSP, kapers, Pro Mente Sana, SGARM, USS, PS, AeCS, Swiss.

<sup>31</sup> AOPA, NE, VSF, AeCS.

<sup>32</sup> SGARM.

<sup>33</sup> Aerosuisse, Swiss, USAM.

<sup>34</sup> kapers, USS, PS, Pro Mente Sana.

<sup>35</sup> AOPA, VSF.

<sup>36</sup> PLR, FMH, DGK, CCPCS, mfe, AR, AI, BL, FR, GR, JU, NE, OW, SG, TG, UR, VS, ZG, SSGIM, SGARM, UDC.

<sup>37</sup> AIG, Aerosuisse, PPD, FZAG, AG, BE, GE, GL, VD, NW, SO, TI, ZH, USAM, SIAA, Swiss.

<sup>38</sup> FSP, BS, SH, Pro Mente Sana, USI, UCS, ACS, TV.

<sup>39</sup> AOPA, AEROPERS, kapers.

non è spiegato chiaramente da chi sono assunti i costi del test, in particolare in caso di esito negativo o se è coinvolto un membro di un equipaggio straniero.

AEROPERS rifiuta in linea di principio lo svolgimento di controlli casuali del tasso di alcolemia. Nell'ambito dello svolgimento di test alcolemici mediante etilometro (sia casuali sia con preavviso), il risultato definitivo del test deve provenire sempre da un prelievo del sangue. Inoltre i test devono essere svolti solamente prima di un'assunzione, dopo un incidente oppure in presenza di un «sospetto fondato». L'aggettivo «fondato» deve essere definito dal legislatore e dal datore di lavoro insieme all'associazione professionale. Qualora il legislatore debba sancire la possibilità di effettuare controlli casuali, questi dovranno basarsi su metodologie preventivamente stabilite. I test devono essere effettuati da personale autorizzato e con qualifiche specifiche oppure da organizzazioni aventi le opportune certificazioni. In merito al consumo di alcol nel settore aeronautico, è fondamentale sviluppare corrispondenti programmi di prevenzione e riabilitazione e, in aggiunta o in alternativa a questi, i cosiddetti programmi «peer intervention». Quest'ultima proposta è appoggiata anche da SHA. Anche AOPA e VSF respingono la possibilità di effettuare controlli casuali, aggiungendo tra le motivazioni il fatto che tali controlli minerebbero il rapporto tra l'UFAC e la comunità aeronautica.

kapers, USS e PS criticano in particolare il fatto che dal progetto e dal rapporto esplicativo non emergono in modo chiaro le conseguenze per i membri dell'equipaggio in caso di risultato positivo del test alcolemico. Inoltre, nel rispetto del principio di proporzionalità, in caso di risultato positivo del test il personale di cabina non dovrebbe essere trattato alla pari di un pilota, poiché il danno potenziale tra le due categorie è diverso. Inoltre per il personale di cabina dovrebbero essere previsti limiti inferiori. Per quanto riguarda la trasmissione dei dati tra le autorità coinvolte è richiesto un chiarimento della problematica relativa alla protezione dei dati, nel senso di una più stringente protezione dei dati a favore del lavoratore della compagnia aerea. Simile l'opinione del Cantone di Berna, che in merito alla protezione dei dati sottolinea come questa vada adeguatamente assicurata, in particolare nell'ambito dello scambio di informazioni con l'AESA, informazioni che dovrebbero essere rese accessibili a una stretta cerchia di persone.

Benché approvino il progetto nelle sue linee essenziali, Aerosuisse, Swiss e USAM auspicano tra le altre cose un chiarimento generale su come verrebbero gestiti eventuali ritardi o cancellazioni e sulle relative conseguenze finanziarie (risarcimenti, modifica del piano di volo), in particolare quando il risultato non è univoco e il membro dell'equipaggio non può entrare in servizio a seguito di un esame temporaneo.

#### **5.4.1 Articolo 100<sup>ter</sup> capoverso 1 LNA**

A seguito dell'ampliamento della categoria di persone e dei servizi competenti, nell'articolo 100<sup>ter</sup> capoverso 1 l'ultimo periodo «Può essere loro imposto il prelievo del sangue» deve essere cancellato e trasferito nel capoverso 3<sup>bis</sup>. Alcuni partecipanti alla consultazione colgono l'occasione per avanzare ulteriori proposte di modifica dell'articolo 100<sup>ter</sup> capoverso 1<sup>40</sup>. La categoria delle persone da sottoporre a un esame deve includere anche chi opera sulle aree aeroportuali e chi svolge funzioni centrali nell'ambito delle operazioni di volo. Dopo aver preso servizio e prima della fine dello stesso, le persone interessate devono poter essere sottoposte a esami adeguati al fine di verificarne lo stato di ebbrietà o l'influsso di narcotici o di sostanze psicotrope. Questi controlli generali devono essere svolti in modo casuale, come nel quadro delle ispezioni di rampa.

In merito ai soggetti da sottoporre all'esame, sono di opinione simile anche AOPA, AEROPERS e SAA nonché AIG e il Cantone di Ginevra: i controlli del tasso di alcolemia non devono riguardare solo l'equipaggio e i controllori del traffico aereo, bensì anche altri soggetti con mansioni rilevanti ai fini della sicurezza (ad es. forze di sicurezza, personale a terra, conducenti con tesserino di ingresso in aeroporto ecc.). Anche se i regolamenti e le direttive degli aeroporti prevedessero il divieto di consumare alcol e sostanze psicotrope, sancire formalmente questo divieto a livello di legge avrebbe un effetto più incisivo e una maggiore legittimazione.

---

<sup>40</sup> Aerosuisse, FZAG, VD, USAM, SIAA.

#### **5.4.2 Articolo 100<sup>ter</sup> capoverso 2 LNA**

Malgrado non siano previste modifiche nel capoverso 2 dell'articolo 100<sup>ter</sup>, Aerosuisse, FZAG, il Cantone di Vaud, USAM e SIAA auspicano che anche al capo d'aerodromo sia attribuita la competenza di ordinare un test senza che vi sia un sospetto e di coinvolgere la polizia per il suo svolgimento.

#### **5.4.3 Articolo 100<sup>ter</sup> capoverso 3 LNA**

Diversi destinatari osservano che i controlli non dovrebbero limitarsi al consumo di alcol, ma comprendere anche l'abuso di droghe e medicinali<sup>41</sup>.

Il Cantone di Glarona aggiunge che in una prima fase i controlli del tasso di alcolemia andrebbero svolti da un ispettore dell'UFAC. Solo in caso di risultato positivo del test bisognerebbe coinvolgere la polizia, la quale inoltre effettua interrogatori e redige il relativo rapporto.

#### **5.4.4 Articolo 100<sup>ter</sup> capoverso 3<sup>bis</sup> LNA**

L'articolo 100<sup>ter</sup> capoverso 3<sup>bis</sup> LNA non è oggetto di osservazioni in nessuno dei pareri pervenuti.

#### **5.4.5 Articolo 100<sup>ter</sup> capoverso 4 LNA**

Considerato il capoverso 3, anche il capoverso 4 deve essere completato per analogia: nell'ambito dello svolgimento degli esami di cui a capoversi precedenti, il Consiglio federale tiene conto delle disposizioni dell'Unione europea, oltre che sull'ebrietà, anche sull'influsso di narcotici o di sostanze psicotrope<sup>42</sup>.

---

<sup>41</sup> AOPA, Aerosuisse, PPD, FZAG, AG, BE, VD, SAA, USAM.

<sup>42</sup> AOPA, Aerosuisse, PPD, FZAG, AG, BE, VD, SAA, USAM



## 6 Allegato

Elenco dei partecipanti (con le 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
VD	Cantone di Vaud
VS	Cantone del Vallese
NE	Cantone di Neuchâtel
GE	Cantone di Ginevra
JU	Cantone del Giura

Conferenza dei governi cantonali

### Partiti

PBD	Partito borghese democratico
PPD	Partito popolare democratico
UDF	Unione Democratica Federale
EAG	Ensemble à Gauche
PEV	Partito evangelico svizzero
PLR	Partito liberale radicale svizzero. I Liberali Radicali
PES	Partito ecologista svizzero
pvl	Partito verde liberale svizzero
Lega	Lega dei Ticinesi
PST	Partito Svizzero del Lavoro
UDC	Unione Democratica di Centro
PS	Partito socialista svizzero

### Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna

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

### **Associazioni mantello 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 Svizzera	Società svizzera degli impiegati di commercio
TV	Travail.Suisse

### **Associazioni aeronautiche**

Aerosuisse	Aerosuisse, associazione mantello dell'aeronautica e del comparto aerospaziale
AeCS	Aeroclub Svizzero
SIAA	Swiss International Airport Association
VSF	Verband Schweizer Flugplätze
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
SBAA	Swiss Business Aviation Association
kapers	Sindacato del personale di cabina

### **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.

### **Aeroporti e aerodromi regionali**

FZAG	Aeroporto di Zurigo AG
AIG	Aeroporto internazionale di Ginevra
EAP	AeroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
Bern	Aeroporto Bern-Belp
Birrfeld	Aerodromo di Birrfeld
Jura	Aerodromo del Giura
Ecuvillens	Aerodromo di Ecuvillens
Grenchen	Aeroporto regionale Jura-Grenchen AG
La Blécherette	Aéroport de la région lausannoise La Blécherette SA
Eplatures	Aéroport Régionale Les Eplatures S.A.
Lugano	Aeroporto Città di Lugano
Samedan	Engadin Airport
Altenrhein	Airport Altenrhein AG
Sion	Aéroport civil de Sion

**Sicurezza aerea**

Aerocontrol	Aerocontrol Switzerland, Air Traffic Controllers Association
skyguide	skyguide, swiss air navigation services ltd.
Skycontrol	Skycontrol
APTC	Association du Personnel de la Tour de Contrôle et de Terminal Genève
SwissATCA	Swiss Air Traffic Controllers Associations

**Sanità pubblica**

FMH	Swiss Medical Association
FSP	Federazione Svizzera delle Psicologhe e degli Psicologi
CDS	Conferenza delle direttrici e dei direttori cantonali della sanità
mfe	Medici di famiglia e dell'infanzia Svizzera
Pro Mente Sana	Fondazione Svizzera Pro Mente Sana
SSGIM	Società Svizzera di Medicina Interna Generale
SGARM	Società Svizzera di Medicina del Lavoro

**Altri destinatari**

CCPCS	Conferenza dei comandanti delle polizie cantonali svizzere
-------	--