



20.xxx

Messaggio concernente la modifica della legge sulla navigazione aerea

del xx.xx.xx

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di modifica della legge sulla navigazione aerea.

Nel contempo vi proponiamo di togliere dal ruolo il seguente intervento parlamentare:

2019 M 19.3531 Non vietare le lingue nazionali per i voli a vista non commerciali
(N 12.09.19, CTT-N, S 05.12.19)

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

xx.xx.xx

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Guy
Parmelin
Il cancelliere della Confederazione, Walter
Thurnherr

Compendio

La modifica proposta della legge sulla navigazione aerea (LNA) intende rivedere tre ambiti del diritto aeronautico: l'effettuazione di controlli casuali del tasso di alcolemia nel quadro delle ispezioni di rampa, l'introduzione di un diritto di informazione facilitato per i medici e gli psicologi e la possibilità di effettuare le conversazioni radiotelefoniche con il servizio della sicurezza aerea in una lingua nazionale.

La revisione della LNA, che attua la nuova normativa dell'Unione europea, prevede la possibilità, nel quadro delle ispezioni di rampa svolte dall'UFAC, di sottoporre i membri dell'equipaggio a un test alcolemico anche se non si sospetta un abuso di alcol. Inoltre si introduce un diritto di informazione facilitato per medici e psicologi che potranno informare l'UFAC se nutrono dubbi circa l'idoneità di un membro dell'equipaggio o di un controllore del traffico aereo a svolgere la sua attività. Entrambe queste modifiche della LNA derivano dai risultati emersi dalle indagini relative all'incidente occorso a un velivolo della Germanwings nel 2015. Le nuove misure previste contribuiscono in via preventiva ad aumentare la sicurezza aerea.

Inoltre nel quadro della presente revisione di legge, in adempimento della mozione 19.3531, si intende reintrodurre la possibilità per i voli a vista non commerciali di effettuare in una lingua nazionale le conversazioni radiotelefoniche con il servizio della sicurezza aerea.

Il messaggio è strutturato in modo sistematico secondo i tre ambiti della revisione parziale.

Al fine di distinguere le disposizioni vigenti della LNA dalle disposizioni del progetto proposto nel quadro della revisione parziale, queste ultime sono indicate nel rapporto con l'abbreviazione P-LNA.

Messaggio

1 Situazione iniziale

1.1 Necessità di intervento e obiettivi

1.1.1 Conversazioni radiotelefoniche in una lingua nazionale

Il 1° gennaio 2019, nel quadro di una revisione della legge del 21 dicembre 1948¹ sulla navigazione aerea (LNA; pacchetto di revisione LNA 1+) è entrato in vigore l'articolo 10a LNA. Questo articolo prevede che le conversazioni radiotelefoniche con il servizio della sicurezza aerea nello spazio aereo svizzero siano effettuate di regola in inglese. Qualora sia necessario ai fini della sicurezza aerea, il Consiglio federale può prevedere deroghe. Questa facoltà è stata applicata dal Consiglio federale negli articoli 5 e 5a dell'ordinanza del 18 dicembre 1995² concernente il servizio della sicurezza aerea (OSA).

Con la mozione 19.3531 (di seguito «mozione»), presentata il 13 maggio 2019 dalla Commissione dei trasporti e delle comunicazioni del Consiglio nazionale, il Consiglio federale è incaricato «di prendere le misure necessarie affinché l'ordinanza concernente il servizio della sicurezza aerea (OSA) sia modificata in modo che la lingua delle conversazioni radiotelefoniche sia concordata con le cerchie degli utenti dello spazio aereo e che per i voli a vista non commerciali in Svizzera le radiocomunicazioni possano continuare a svolgersi nella lingua nazionale locale, oltre che in inglese. Nel caso mancassero, le basi legali pertinenti dovranno essere elaborate e trasmesse all'Assemblea federale.»

La mozione è stata accolta il 12 settembre 2019 dal Consiglio nazionale e il 5 dicembre 2019 dal Consiglio degli Stati. Come citato all'inizio, l'utilizzo della lingua inglese nelle conversazioni radiotelefoniche con il servizio della sicurezza aerea è sancito nell'articolo 10a LNA che pertanto deve essere adeguato conformemente a quanto richiesto nella mozione.

1.1.2 Controlli casuali del tasso di alcolemia

Il tragico incidente dell'A320 della compagnia aerea Germanwings del 2015 che, secondo l'attuale stato delle conoscenze, il pilota avrebbe intenzionalmente provocato con lo schianto del velivolo contro una montagna, ha fatto emergere la necessità di esaminare con maggiore attenzione le prescrizioni e le raccomandazioni per

¹ RS 748.0.

² RS 748.132.1.

l'esame fisico e psichico dei membri dell'equipaggio. Un gruppo di lavoro istituito dalla Commissione europea a questo scopo è stato incaricato di identificare i potenziali rischi per la sicurezza e di sviluppare raccomandazioni appropriate per attenuarli, in particolare per quanto concerne le prestazioni sotto il profilo medico e psichico dei membri dell'equipaggio. L'attuazione di alcune di queste raccomandazioni ha richiesto, tra l'altro, modifiche delle norme riguardanti l'esecuzione di test alcolemici casuali condotti dagli Stati membri sui membri dell'equipaggio.

La Commissione europea ha pertanto deciso di modificare il proprio regolamento (UE) n. 965/2012 del 5 ottobre 2012³ che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo, sia per il traffico commerciale che per quello non commerciale. Questo regolamento disciplina, tra le altre cose, gli attuali programmi UE per le ispezioni a terra senza preavviso (UE Ramp Inspection Programmes) degli aeromobili e dei loro equipaggi. Con le sue ampie disposizioni e clausole di salvaguardia, il regolamento fornisce già un quadro di riferimento per l'ispezione sistematica, strutturata e basata sul rischio degli operatori. Era evidente quindi che questo quadro normativo ben consolidato potesse essere applicato anche allo svolgimento di test alcolemici casuali su membri dell'equipaggio di aeromobili.

Il 23 luglio 2018 la Commissione europea ha approvato il regolamento (UE) 2018/1042⁴ che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012: per la precisione viene adeguata la normativa concernente i controlli alcolemici. Mediante decisione n. 1/2020 del Comitato misto per il trasporto aereo dell'UE e della Svizzera, il 1° luglio 2020 la Svizzera ha recepito il regolamento (UE) 2018/1042 nel quadro dell'Accordo tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo, a condizione che le pertinenti disposizioni entrino in vigore dopo l'adeguamento delle corrispondenti disposizioni a livello nazionale.

³ Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, nella versione vincolante per la Svizzera secondo il punto 3 dell'allegato dell'Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo (RS 0.748.127.192.68).

⁴ Regolamento (UE) 2018/1042 della Commissione, del 23 luglio 2018, che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti l'introduzione di programmi di sostegno, della valutazione psicologica dell'equipaggio di condotta, nonché di test sistematici e casuali per il rilevamento di sostanze psicoattive al fine di garantire l'idoneità medica dei membri degli equipaggi di condotta e di cabina e per quanto riguarda l'equipaggiamento dei velivoli di nuova fabbricazione a turbina, aventi una massa massima certificata al decollo pari o inferiore a 5700 kg e autorizzati a trasportare da sei a nove passeggeri, con un sistema di avviso e rappresentazione del terreno, nella versione vincolante per la Svizzera secondo il punto 3 dell'allegato dell'Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo (RS 0.748.127.192.68).

In Svizzera, in presenza di indizi di ebbrietà o di influsso di narcotici o di sostanze psicotrope, i membri dell'equipaggio possono essere sottoposti già oggi a un esame ai sensi dell'articolo 100^{ter} capoverso 1 LNA. Secondo le attuali normative nazionali, tuttavia, non è possibile effettuare un controllo casuale del tasso di alcolemia, vale a dire senza che vi sia il sospetto di un consumo eccessivo di alcol. È necessario pertanto un adeguamento della LNA.

I programmi per ispezioni di rampa senza preavviso dell'UE sono concepiti per effettuare ispezioni a terra di aeromobili e di membri dell'equipaggio di operatori di Paesi terzi o di operatori posti sotto la sorveglianza di uno Stato membro dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea AESA⁵ (compresi anche gli operatori svizzeri). Ai programmi partecipano 50 Paesi⁶ tra cui la Svizzera. I controlli sono effettuati dalle autorità aeronautiche competenti. In Svizzera le ispezioni di rampa sono svolte dall'Ufficio federale dell'aviazione civile.

Quando viene ispezionato un aeromobile di un Paese terzo per verificarne la conformità ai requisiti operativi e tecnici, si parla di ispezione SAFA (Safety Assessment Foreign Aircraft); quando viene ispezionato un aeromobile di uno Stato membro dell'AESA, si parla invece di ispezione SACA (Safety Assessment Community Aircraft). Le ispezioni degli operatori nazionali sono considerate ispezioni SANA (Safety Assessment National Aircraft). SAFA utilizza come standard di ispezione le norme dell'Organizzazione internazionale per l'Aviazione Civile (ICAO), mentre SACA e SANA utilizzano i regolamenti di attuazione del diritto europeo in materia di aviazione civile.

Le ispezioni riguardano in primo luogo i documenti, i manuali, le licenze, la pianificazione del volo, le condizioni generali dell'aeromobile, l'equipaggiamento di sicurezza in cabina e la gestione delle merci pericolose.

Tutti i risultati delle ispezioni sono messi a disposizione degli altri Stati partecipanti in una banca dati centralizzata gestita dall'AESA. L'autorità di sorveglianza dell'operatore o dello Stato di immatricolazione viene inoltre direttamente informata in merito a eventuali gravi irregolarità. Il ruolo dell'AESA è garantire una costante standardizzazione del programma, analizzare i dati della banca dati e informare la Commissione UE e gli Stati partecipanti se vengono individuati rischi per la sicurezza.

Ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012 modificato dal regolamento (UE) 2018/1042, nell'ambito di queste ispezioni i membri dell'equipaggio degli aeromobili nazionali, degli aeromobili di un Paese terzo o di uno Stato membro dell'AESA sono sottoposti anche a controlli casuali del tasso di alcolemia.

⁵ European Union Aviation Safety Agency.

⁶ Stato: 20 luglio 2020.

I controlli del tasso alcolemico vengono effettuati sull'equipaggio di tutti gli aeromobili complessi, indipendentemente dal fatto che siano operati a fini commerciali o non commerciali (ossia privatamente). Solo i membri dell'equipaggio di aeromobili non complessi operanti nel traffico aereo non commerciale sono esentati dal controllo sistematico del tasso alcolemico. L'AESA fornisce alle autorità nazionali competenti un elenco degli operatori dell'UE e dei Paesi terzi per i quali il controllo del tasso di alcolemia risulta prioritario sulla base di una valutazione dei rischi effettuata dall'Agenzia. L'elenco viene utilizzato per stabilire le priorità. Tutti gli altri controlli devono essere effettuati conformemente al principio della non discriminazione, vale a dire indipendentemente dalla nazionalità, dall'immatricolazione, dal luogo di partenza o da quello di destinazione. Fattori decisivi sono ad esempio i dati del traffico, il volume di passeggeri e il fatto che si tratti di un volo a lungo raggio.

La modifica delle disposizioni relative alle ispezioni di rampa ha lo scopo di contribuire in modo significativo a ridurre il rischio per la sicurezza che può presentarsi a causa di un consumo eccessivo di alcol da parte dei membri dell'equipaggio.

1.1.3 Diritto di informazione facilitato

I membri dell'equipaggio e i controllori del traffico aereo necessitano di un certificato medico di idoneità per l'esercizio delle proprie attività lavorative e di volo. Purché dimostrino che non vi sono motivi medici tali da impedire un'attività sicura, essi ricevono un certificato di idoneità da un medico aeronautico specializzato. Invece, in presenza di un parere medico sfavorevole, il certificato di idoneità può essere ritirato in qualsiasi momento al membro dell'equipaggio o al controllore del traffico aereo. I controlli medici vengono effettuati a intervalli regolari: i controllori del traffico aereo si sottopongono a visite mediche ogni due anni fino all'età di 40 anni e successivamente ogni anno. Nel caso dei piloti, a seconda della classe di idoneità, i controlli sono effettuati ogni anno fino a ogni cinque anni e, a partire da una certa età, anche a intervalli più brevi (ogni sei mesi o ogni due anni). I medici aeronautici sono designati dall'UFAC e posti sotto la sua vigilanza.

Nell'ambito della valutazione delle circostanze che hanno portato all'incidente dell'aereo della Germanwings, in Svizzera si è constatato che la segnalazione alle autorità aeronautiche di membri dell'equipaggio o di controllori del traffico aereo che costituiscono un potenziale rischio per la sicurezza dell'aviazione da parte di medici e psicologi è relativamente complicata. I medici che *non* sono al servizio dell'UFAC in qualità di medici aeronautici devono chiedere in anticipo all'autorità cantonale competente (di solito il Dipartimento della sanità pubblica) di essere esonerati dall'obbligo del segreto medico. In determinate circostanze, ciò può portare all'omissione di informazioni decisive su piloti, membri dell'equipaggio e controllori del traffico aereo che presentano problemi di salute rilevanti per la sicurezza.

1.2 Alternative esaminate

Con la reintroduzione delle radiocomunicazioni in una lingua nazionale è adempiuto il mandato della mozione; pertanto non sussistono alternative.

Per quanto riguarda i controlli del tasso alcolemico, non modificare la LNA significherebbe non recepire il diritto dell'UE e quindi ammettere in Svizzera uno standard di sicurezza inferiore e allo stesso tempo un significativo scostamento dal pertinente diritto UE, che la Svizzera si è impegnata a recepire nel quadro dell'Accordo sul trasporto aereo.

Oltre ad un diritto di informazione per medici e psicologi, è stato preso in esame anche un obbligo di informazione nonché un'estensione del diritto di informazione agli assistenti di medici e psicologi. Tuttavia, considerato l'importante rapporto di fiducia tra gli specialisti summenzionati e i loro pazienti, entrambi i punti sono stati giudicati sproporzionati.

1.3 Evasione di interventi parlamentari

La modifica dell'articolo 10a LNA nel quadro della presente revisione di legge soddisfa le richieste avanzate nella mozione e reintroduce la possibilità, per i voli a vista non commerciali, di effettuare le radiocomunicazioni con il servizio della sicurezza aerea anche nella lingua nazionale locale. Viene pertanto tolta dal ruolo la mozione seguente:

2019 M 19.3531 Non vietare le lingue nazionali per i voli a vista non commerciali
(N 12.09.19, CTT-N, S 05.12.19)

1.4 Rapporto con il programma di legislatura

Il progetto è annunciato nel messaggio del 29 gennaio 2020 sul programma di legislatura 2019-2023⁷, obiettivo 6 «Altri oggetti».

2 Procedura di consultazione

2.1.1 Nessuna consultazione concernente le conversazioni radiotelefoniche in una lingua nazionale

L'articolo 10a LNA da modificare, in vigore dal 1° gennaio 2019, era stato sottoposto a procedura di consultazione tra il 5 giugno e il 30 settembre 2015 secondo le disposizioni della legge federale del 18 marzo 2005⁸ sulla procedura di consultazio-

⁷ FF 2020 1565, qui 1697.

⁸ RS 172.061.

ne (LCo). I pareri espressi dai partecipanti alla consultazione sono noti. Dopo l'accoglimento della mozione è stato elaborato un piano di attuazione con il coinvolgimento delle cerchie interessate ed è stato istituito un gruppo di lavoro con le associazioni e le organizzazioni per l'adattamento del piano stesso; pertanto in fase di attuazione della mozione l'UFAC ha sempre mantenuti stretti contatti con le parti interessate. Di conseguenza, ai sensi dell'articolo 4a capoverso 2 dell'ordinanza del 17 agosto 2005⁹ sulla procedura di consultazione (OCo), d'intesa con la Cancelleria federale conformemente all'articolo 3 capoverso 1 lettera b LCo in combinato disposto con l'articolo 3a capoverso 1 lettera b LCo, si è rinunciato a un'ulteriore procedura di consultazione. La modifica dell'articolo 10a LNA può essere inserita nella corrente revisione della LNA (controlli del tasso di alcoemia e diritto di informazione).

2.1.2 Risultati della consultazione concernente i controlli casuali del tasso di alcoemia e il diritto di informazione facilitato

La procedura di consultazione in merito al progetto preliminare della LNA concernente i controlli casuali del tasso alcoemico e il diritto di informazione facilitato è stata avviata dal Consiglio federale il 10 giugno 2020 ed è terminata il 1° ottobre 2020. Complessivamente sono pervenuti 55 pareri; inoltre hanno presentato il proprio parere altre cinque organizzazioni interessate. Si sono espressi in merito all'avamprogetto 25 Cantoni, quattro partiti, due associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, quattro associazioni mantello dell'economia, otto associazioni aeronautiche, una compagnia aerea, due aeroporti nazionali e altri otto partecipanti (sanità pubblica, polizia cantonale)¹⁰.

La modifica proposta degli articoli 90^{bis} (titolo marginale), 100 e 100^{ter} 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, mentre sei rinunciano esplicitamente a formulare un parere materiale.

2.1.2.1 Modifica del titolo marginale dell'articolo 90^{bis} P-LNA

La modifica del titolo marginale dell'articolo 90^{bis} P-LNA volta a garantire che la disposizione penale riguardi non solo le azioni punibili a bordo del velivolo, ma

⁹ RS 172.061.1.

¹⁰ La documentazione relativa alla procedura di consultazione e il rapporto dettagliato sui risultati sono disponibili su www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2020 > DATEC.

anche nello svolgimento dell'attività di servizio in generale, non ha praticamente suscitato alcuna reazione concreta. Solamente due partecipanti hanno colto l'occasione per proporre modifiche materiali dell'articolo 90^{bis} LNA. Tuttavia la corretta interpretazione del testo di legge rende superflue queste modifiche.

2.1.2.2 Controlli casuali del tasso di alcoemia

Le modifiche proposte dell'articolo 100^{ter} LNA sono accolte positivamente dalla maggioranza dei partecipanti, in quanto anche i controlli casuali del tasso di alcoemia 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. Si rinuncia ad ampliare la categoria di persone da sottoporre all'esame come pure allo svolgimento di controlli casuali da parte del capo d'aerodromo. I controlli casuali del tasso alcolemico rientrano nei programmi nazionali e internazionali delle ispezioni di rampa, che non prevedono controlli su altri soggetti. A tal fine la competenza spetta all'autorità aeronautica in qualità di organo di vigilanza. Inoltre si auspica che tali controlli non siano limitati al consumo di alcol, ma estesi all'abuso di altre sostanze psicotrope. Questa proposta è respinta per i seguenti motivi: le apparecchiature e le procedure per i test esistenti non sono affidabili e non offrono una sufficiente certezza circa il risultato del test. In particolare, poiché la gamma di possibili sostanze psicoattive è in costante evoluzione, le attuali apparecchiature per il test non consentono di rilevare tutte le possibili nuove sostanze. Pertanto si rinuncia a un controllo in questo senso.

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. Questi argomenti non sono accettabili, poiché l'effettuazione di un controllo prima dell'inizio del volo rispetto al danno potenziale causato dalle persone coinvolte è senz'altro da esigere. Inoltre, a seconda della mansione, il danno potenziale di un membro dell'equipaggio di cabina può essere elevato quanto il danno che potrebbe provocare un pilota. All'equipaggio di cabina competono compiti importanti e rilevanti ai fini della sicurezza, come ad esempio la corretta chiusura del portellone. Già oggi vengono effettuati e promossi programmi di riabilitazione e prevenzione, che tuttavia non sono in contraddizione con la presente modifica di legge, bensì rappresentano importanti misure da attuare parallelamente alla modifica stessa.

Inoltre alcuni partecipanti auspicano, da un lato, maggiore chiarezza circa le responsabilità nonché le conseguenze finanziarie e legali derivanti dai costi del test, dai risultati positivi dello stesso e dalla mancata o ritardata entrata in servizio del collaboratore. Dall'altro, essi sottolineano l'importanza della protezione dei dati nell'ambito della trasmissione di informazioni personali durante i controlli del tasso di alcolemia. Per maggiori dettagli in merito si veda il punto 4.1.

2.1.2.3 Diritto di informazione facilitato

Il diritto di informazione facilitato per medici e psicologi previsto nell'articolo 100 capoverso 4 P-LNA nonché, secondo il progetto preliminare posto in consultazione, anche per i loro assistenti, 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. È vero che medici e psicologi possono già oggi trasmettere l'informazione attraverso l'esonero dal segreto professionale. Tuttavia, a seconda del Cantone, la relativa procedura può rivelarsi lunga e complessa dal punto di vista amministrativo. Questo non solo innalza la soglia a partire dalla quale un medico decide di trasmettere l'informazione, ma può anche avere come conseguenza un'informazione tardiva. Con l'introduzione di un diritto di informazione, è a discrezione del medico o dello psicologo trasmettere o meno un'informazione all'UFAC. Non c'è da temere che il rapporto di fiducia sia compromesso, dato che già oggi può essere inviata tale informazione. Per i medici esiste un diritto di informazione non subordinato all'esonero dal segreto professionale, e precisamente nel diritto della circolazione stradale. Nell'aviazione civile, il danno potenziale può essere molto più elevato. Tenendo conto di tutte queste circostanze, un diritto di informazione per i medici e gli psicologi risulta proporzionato.

Mentre il diritto di informazione in linea generale è accolto favorevolmente dalla maggioranza, diversi partecipanti giudicano 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. Questa obiezione e la

relativa motivazione sono fondate e pertanto il diritto di informazione per gli assistenti è cancellato dal progetto.

2.1.3 Proposte di revisione respinte

In base ai risultati della procedura di consultazione si rinuncia ad un *diritto di informazione facilitato per gli assistenti* di medici e psicologi. Un diritto di informazione facilitato per gli assistenti è considerato sproporzionato in diversi pareri a causa della mancanza delle necessarie conoscenze mediche. In ogni caso gli assistenti sono liberi di informare il competente medico o psicologo, qualora nutrissero dubbi sull'idoneità medica di un paziente operante nel settore aeronautico. Sarà poi il medico o lo psicologo a trasmettere l'informazione all'UFAC.

3 Confronto con il diritto, in particolare con il diritto europeo

Il diritto europeo non esclude il plurilinguismo nelle conversazioni radiotelefoniche con il servizio della sicurezza aerea.

L'introduzione di controlli casuali del tasso di alcolemia si basa su disposizioni dell'UE, che verranno recepite dalla Svizzera dopo la corrispondente modifica della legge sulla navigazione aerea. Pertanto il progetto di legge mira a un allineamento del diritto svizzero con il diritto europeo. In alcuni Stati membri, come la Germania o i Paesi Bassi, già da diversi anni sono effettuati controlli casuali del tasso alcolemico. In questi Paesi si sostiene che, in caso di risultato positivo del test, i controlli casuali del tasso alcolemico non solo contribuiscono direttamente a ridurre i rischi per la sicurezza aerea, ma, grazie alla possibilità di effettuare il test in qualsiasi momento, influenzano positivamente il comportamento di consumo dei membri dell'equipaggio. Di conseguenza questo approccio rivela anche un'auspicabile efficacia indiretta a fini preventivi.

L'introduzione del diritto di informazione per medici e psicologi è una conseguenza dell'incidente occorso al velivolo della Germanwings; anche in questo caso con la presente revisione anche la Svizzera adegua il proprio diritto a quello di altri Stati europei. In Scandinavia e in Finlandia le infermità fisiche e psichiche sono registrate in una banca dati centrale delle autorità dei trasporti e pertanto l'accesso a tali informazioni è garantito.

4 Punti essenziali del progetto

4.1 La nuova normativa proposta

4.1.1 Conversazioni radiotelefoniche in una lingua nazionale

La mozione chiede la creazione di un quadro giuridico che permetta di poter effettuare nuovamente le conversazioni radiotelefoniche in una lingua locale nei voli a vista non commerciali. Dopo l'accettazione della mozione, l'UFAC ha elaborato un piano di attuazione con il coinvolgimento delle cerchie interessate. Allo stesso tempo, è stato istituito un gruppo di lavoro sotto la direzione dell'UFAC e con la partecipazione delle principali associazioni interessate¹¹, della Military Aviation Authority (MAA) e Skyguide, incaricato di discutere e affinare il piano di attuazione. In base alla motivazione della mozione, al piano elaborato nell'ambito del suddetto gruppo di lavoro e alle discussioni all'interno del gruppo di lavoro stesso, sono emersi i seguenti punti chiave:

- la nuova normativa proposta concerne le conversazioni radiotelefoniche tra i voli a vista non commerciali e il servizio della sicurezza aerea degli aerodromi secondo la categoria II dell'allegato 2 OSA e il servizio della sicurezza aerea degli aerodromi militari (incl. Locarno). Pertanto è interessato solamente il rapporto tra i fornitori del servizio della sicurezza aerea e gli utenti dello spazio aereo. L'aviazione militare e gli aeroporti nazionali non sono oggetto della modifica proposta¹²;
- in questo ambito di validità le conversazioni radiotelefoniche con il servizio della sicurezza aerea devono potere essere nuovamente svolte, indipendentemente dalla volontà degli aerodromi, oltre che in inglese anche nella rispettiva «lingua nazionale locale»;
- anche al di fuori degli aerodromi negli «spazi aerei inferiori» si deve poter comunicare, oltre che in inglese, anche nella lingua nazionale pubblicata (tedesco o francese).

Ad oggi, le eccezioni al principio «English only» possono essere previste solo «quando sia necessario ai fini della sicurezza aerea» (art. 10a cpv. 2 LNA). Tali eccezioni possono, ad esempio, essere approvate sulla base del vigente articolo 5 capoverso 2 OSA, se il traffico aereo transfrontaliero portasse a un cambiamento di lingua e quindi compromettesse la sicurezza del volo. Le eccezioni nel senso della mozione riguardano i voli a vista non commerciali e non possono essere giustificate con

¹¹ Aeroclub Svizzero (AeCS), Aircraft Owner and Pilots Association Switzerland (AOPA), Verband Schweizer Flugplätze (VSF).

¹² Cfr. in merito la motivazione della mozione 19.3531: «Per gli spazi aerei inferiori, i voli a vista non commerciali, gli aerodromi regionali e militari deve poter continuare a essere utilizzata, in base a una deroga, la lingua nazionale corrispondente, oltre all'inglese».

l'argomento della sicurezza aerea. L'attuazione della mozione comporta quindi una modifica dell'articolo 10a LNA.

4.1.2 Controlli casuali del tasso di alcolemia

Il presente progetto di legge intende adeguare le disposizioni nazionali alle nuove prescrizioni dell'UE. Attualmente, in caso di *sospetto* consumo eccessivo di sostanze alcoliche, gli organi di polizia o i capi d'aerodromo sottopongono i membri dell'equipaggio a un esame. I capi d'aerodromo sono tenuti a consegnare le persone interessate alla polizia, poiché non possono effettuare essi stessi il controllo (art. 100^{ter} cpv. 2 LNA). Alla luce delle nuove disposizioni dell'UE, l'articolo 100^{ter} LNA deve essere modificato al fine di poter sottoporre i membri dell'equipaggio a un controllo del tasso alcolemico anche in assenza di indizi di ebbrietà.

Secondo il regolamento (UE) n. 965/2012 modificato dal regolamento (UE) 2018/1042, questi controlli devono essere effettuati dall'autorità nazionale competente. In Svizzera, i controlli nell'ambito delle ispezioni di rampa degli aeromobili e dei relativi equipaggi spettano agli ispettori dell'UFAC, in collaborazione con gli organi di polizia cantonali. La procedura di controllo si basa per analogia sulle prescrizioni relative all'accertamento del tasso di alcolemia del diritto in materia di circolazione stradale, a meno che le disposizioni speciali sovraordinate dell'UE non prescrivano diversamente.

Secondo le nuove prescrizioni dell'UE, gli Stati possono effettuare controlli casuali nell'ambito delle ispezioni di rampa, anche in relazione al consumo di sostanze psicoattive. Le apparecchiature e le procedure per i test esistenti non sono affidabili e non offrono una sufficiente certezza circa il risultato del test. In particolare, poiché la gamma di possibili sostanze psicoattive è in costante evoluzione, le attuali apparecchiature per il test non consentono di rilevare tutte le possibili nuove sostanze. Pertanto si rinuncia ad un controllo in questo senso.

La prevista revisione di legge contribuisce in modo significativo a un aumento della sicurezza dell'aviazione, in quanto permette di riconoscere eventuali capacità di prestazione ridotte, dovute al consumo di alcolici. Va aggiunto l'effetto deterrente prodotto da test casuali e dalle relative sanzioni.

4.1.3 Diritto di informazione facilitato

Al fine di garantire un'informazione tempestiva circa i problemi di salute di membri dell'equipaggio e controllori del traffico aereo rilevanti per la sicurezza dell'aviazione, è necessario introdurre nella legge sulla navigazione aerea una procedura di informazione facilitata. Diversamente da quanto avviene durante i controlli periodici dei medici aeronautici, i medici curanti e gli psicologi possono individuare nei propri pazienti patologie nuove o acute, non compatibili con l'esercizio della licenza. Inoltre può succedere che, a seguito di una malattia o di un incidente, un

membro dell'equipaggio o un controllore del traffico aereo non sia (o non sia più) in grado di fornire un'informazione sul suo stato di salute. A ciò si aggiungono i casi in cui, volontariamente o anche involontariamente, non è possibile farsi un quadro della malattia.

Medici e psicologi devono essere esonerati dall'obbligo del segreto professionale, senza doverne essere preventivamente esonerati presso le autorità cantonali. A seconda del Cantone, la relativa procedura può rivelarsi lunga e complessa dal punto di vista amministrativo, il che fa innalzare la soglia a partire dalla quale il medico o lo psicologo decide di trasmettere l'informazione.

Attraverso l'integrazione di un diritto di informazione, in base all'articolo 321 capoverso 3 del Codice penale svizzero del 21 dicembre 1937¹³ (CP), si può evitare un riferimento esplicito nella legge che esoneri medici e psicologi dall'obbligo del segreto. Pertanto l'esercizio del diritto di informazione non è punibile. L'informazione all'autorità di sorveglianza competente, ossia l'UFAC, avviene su base volontaria. Si rinuncia a un obbligo di informazione.

L'attuale legge sulla circolazione stradale prevede già modalità di informazione facilitate da parte dei medici riguardo a persone con malattie fisiche o psichiche, infermità o dipendenze, se è in dubbio la guida sicura di un veicolo a motore. L'informazione relativa a tali persone può essere trasmessa direttamente all'autorità cantonale competente in materia di circolazione stradale o all'autorità di vigilanza sui medici, senza un precedente esonero dal segreto professionale. Considerando il danno potenziale, la revisione della LNA prevede una regolamentazione analoga, con un'informazione diretta all'UFAC. La LNA dovrebbe inoltre conferire anche agli psicologi la facoltà di trasmettere informazioni sui propri pazienti, senza essere stati preventivamente esonerati dal segreto professionale, in quanto spesso questi professionisti vengono a conoscenza di circostanze rilevanti per la sicurezza.

4.2 Attuazione

4.2.1 Conversazioni radiotelefoniche in una lingua nazionale

La nuova deroga prevista dall'articolo 10a capoverso 2 LNA, secondo cui per i voli a vista non commerciali le conversazioni radiotelefoniche con il servizio della sicurezza aerea possono essere effettuate, oltre che in inglese, anche in una lingua nazionale, necessita di una precisazione a livello di ordinanza. L'obbligo per il personale del servizio della sicurezza aerea di effettuare nuovamente in due lingue le radiocomunicazioni con i voli a vista non commerciali, deve essere integrato nell'OSA come segue:

¹³ RS 311.0.

- per le aree controllate dalla sicurezza aerea negli aerodromi civili e al di sopra di questi, ad eccezione degli aeroporti nazionali e degli aerodromi militari, oltre che l'inglese è ammessa la lingua nazionale *locale*. Si tratta quindi delle comunicazioni non solo nello spazio aereo, ma anche a terra. Non sono interessate le conversazioni radiotelefoniche del traffico aereo militare;
- al di fuori degli aerodromi, nello spazio aereo fino al livello di volo 195, le radiocomunicazioni devono poter avvenire, oltre che in inglese, anche in tedesco o francese conformemente alle pubblicazioni aeronautiche (in particolare alla pubblicazione di informazioni aeronautiche [*Aeronautical Information Publication*, AIP]). Così facendo, viene ripristinata la situazione vigente sino al 31 dicembre 2018.

4.2.2 Controlli casuali del tasso di alcoemia

L'attuazione dei controlli del tasso alcolemico, in particolare la procedura per lo svolgimento del test, si basa sulle disposizioni del diritto svizzero della circolazione stradale in tutti quei settori in cui non è prevista alcuna norma del diritto aeronautico e del diritto dell'UE sovraordinato.

4.2.3 Diritto di informazione facilitato

Le disposizioni amministrative e penali relative all'ulteriore procedura in seguito a un'informazione ricevuta dall'UFAC da parte di un medico o di uno psicologo sono già regolamentate nelle pertinenti disposizioni del diritto aeronautico della Svizzera e dell'UE¹⁴.

5 Commento ai singoli articoli

5.1 Articolo 10a capoversi 2 e 3

Il principio sancito dall'articolo 10a capoverso 1 LNA, secondo cui le conversazioni radiotelefoniche con il servizio della sicurezza aerea sono effettuate di regola in inglese rimane valido. Nel capoverso 2 deve essere prevista una deroga per i voli a

¹⁴ Cfr. regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, nella versione vincolante per la Svizzera secondo il punto 3 dell'allegato dell'Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo (RS **0.748.127.192.68**); art. 92 LNA; ordinanza del DATEC del ... concernente le licenze e le abilitazioni del personale aeronautico non disciplinate a livello europeo (OLPA; RS ...).

vista non commerciali, secondo cui le conversazioni radiotelefoniche con il servizio della sicurezza aerea, oltre che in inglese, possono essere effettuate anche in una lingua nazionale.

In merito al contenuto delle nuove deroghe da prevedere nell'OSA, si veda il punto 4.2.1. Come richiesto dalla mozione, deve essere ripristinata la situazione vigente fino al 31 dicembre 2018. Poiché la situazione precedente non era sancita da alcuna base legale, l'art. 10a LFG, in vigore dal 1° gennaio 2019, deve essere modificato di conseguenza. Gli aeroporti interessati sono tenuti a pubblicare la rispettiva lingua nazionale locale nell'AIP. Oltre all'inglese, le radiocomunicazioni sono permesse solamente in *una* delle lingue nazionali. Al di fuori dagli aerodromi, negli «spazi aerei inferiori», le comunicazioni con il servizio della sicurezza aerea sono consentite anche nella lingua nazionale pubblicata nell'AIP, che tuttavia non corrisponde necessariamente alla lingua nazionale locale. Poiché secondo il regolamento d'esecuzione (UE) n. 923/2012¹⁵, SERA.5005 lettera d numero 1, i voli secondo le regole del volo a vista sono in linea di principio consentiti unicamente fino al livello di volo 195, le nuove eccezioni per gli «spazi aerei inferiori» si applicano soltanto fino a questa quota.

La possibilità di deroghe qualora ciò sia necessario ai fini della sicurezza aerea precedentemente contenuta nel capoverso 2 è ora riportata nell'articolo 10a capoverso 3 P-LNA.

5.2 **Articolo 90^{bis} titolo marginale e lettera a**

L'articolo 90^{bis} LNA disciplina i possibili reati commessi dai membri dell'equipaggio. Secondo la lettera a, a un membro dell'equipaggio è fatto divieto di svolgere la propria attività in stato di ebbrietà o sotto l'influsso di narcotici o di sostanze psicotrope. L'attività lavorativa dei membri dell'equipaggio comprende tutti i compiti che essi devono svolgere per l'operatore dopo aver preso servizio e prima della fine dello stesso. Oltre al vero e proprio servizio di volo, questi compiti comprendono in particolare diversi preparativi a livello amministrativo o materiale (ad es. calcolo delle prestazioni, briefing, ispezioni pre-volo, preparativi in cabina o con i passeggeri, offerta di corsi di formazione o di verifiche o partecipazione a tali corsi

¹⁵ Regolamento d'esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento d'esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010, nella versione vincolante per la Svizzera secondo il punto 5 dell'allegato dell'Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo (RS **0.748.127.192.68**).

o verifiche, o ancora determinati elementi del servizio di picchetto). La cancellazione dell'espressione «an Bord» (a bordo) nel titolo marginale dell'articolo 90^{bis} della versione tedesca del testo di legge tiene conto del fatto che l'attività lavorativa vera e propria inizia già prima di salire a bordo dell'aereo. Riprendendo la formulazione francese, il titolo marginale «Tätigkeit an Bord mit beeinträchtigtem Bewusstsein» viene modificato con «Beeinträchtigter Zustand der Besatzung». Inoltre, considerate le vigenti definizioni nel diritto europeo e nazionale, la formulazione «Flugbesatzungsmitglieder» è sostituita da «Besatzung» e il termine «Flugbesatzungsmitglied» alla lettera a è sostituito da «Besatzungsmitglied»; tuttavia queste ultime due modifiche riguardano soltanto il testo tedesco.

5.3 **Articolo 100 titolo marginale e capoverso 4**

Dato che, analogamente a quanto avviene per le informazioni sui reati trasmesse ai ministeri pubblici e alle autorità giudicanti, i dati sanitari comunicati da medici e psicologi comportano il ritiro di autorizzazioni, licenze e certificati ai sensi dell'articolo 92 lettera a LNA, il diritto di informazione viene integrato nel capoverso 4 di questo articolo. Di conseguenza, il titolo marginale è completato nel modo seguente: «IV. Obbligo di informazione, consultazione, diritto di informazione».

Il previsto testo di legge dovrebbe consentire un'informazione su base volontaria, senza altri ostacoli di tipo amministrativo. Si rinuncia all'introduzione di un obbligo di informazione. Tale obbligo risulterebbe sproporzionato poiché potrebbe minare il rapporto di fiducia tra medico e paziente e privare il medico del margine di discrezionalità di cui dispone. L'informazione deve essere inviata direttamente al Servizio medico aeronautico dell'Ufficio federale dell'aviazione civile.

Il diritto di informazione facilitata può essere esercitato allo stesso modo nel caso di piloti, equipaggio di cabina e controllori del traffico aereo: tutti questi soggetti svolgono funzioni rilevanti o critiche per la sicurezza delle operazioni di volo. L'esecuzione scorretta di determinate attività causata da problemi medici può avere gravi conseguenze per queste persone e per terzi.

Con riferimento all'articolo 106 capoverso 2 LNA, il diritto di informazione non si applica ai piloti dell'aviazione militare. Tale diritto riguarda tuttavia un pilota che, oltre ad aerei militari, opera anche aerei civili. Per quanto riguarda l'informazione concernente i controllori del traffico aereo, va osservato che sono interessati dalla normativa tutti i controllori in possesso della relativa licenza civile, ossia anche i controllori del traffico aereo che coordinano operazioni militari e muniti di un'estensione di questa licenza.

Gli ulteriori procedimenti a carico di persone che, per motivi medici, non sono in grado di pilotare un aeromobile in modo sicuro o di svolgere i compiti derivanti dalla loro professione, sono già disciplinati nella legislazione svizzera ed europea attualmente in vigore. Pertanto, in quest'ambito non sono necessari altri adeguamen-

Se rifiuta di sottoporsi al test, la persona interessata non può effettuare il volo o continuare i relativi preparativi¹⁶.

I membri dell'equipaggio, prima di tutti il comandante, vengono informati dall'UFAC subito dopo l'imbarco in merito al previsto test alcolemico e alla sua portata. Se il controllo avviene al di fuori dell'aeromobile, i membri dell'equipaggio vengono sottoposti al test senza previa comunicazione al comandante.

L'esecuzione vera e propria del test si basa sulle prescrizioni UE in materia nonché sugli attuali *Acceptable Means of Compliance* (AMC) e *Guidance Material* (GM)¹⁷ rilevanti in materia. Nella misura in cui le norme e le raccomandazioni dell'UE non contengono indicazioni sulle procedure, si applicano a titolo complementare e per analogia le disposizioni del diritto svizzero in materia di circolazione stradale relative ai test alcolemici. A tal fine una norma di delega è inserita al capoverso 5.

Secondo la normativa UE, devono essere effettuati fino a due test etilometrici (misurazione della concentrazione di alcol nell'aria espirata)¹⁸. La misurazione della concentrazione di alcol nell'aria espirata non deve superare la concentrazione equivalente di alcol nel sangue pari a 0,2 grammi per litro o per mille. I valori limite per la concentrazione di alcol nel sangue e nell'alito sono i seguenti:

concentrazione di alcol nel sangue: $\leq 0,2$ g/L (grammi per litro di sangue, equivalenti a per mille)

concentrazione di alcol nell'alito: $\leq 0,1$ mg/L (milligrammi per litro d'aria)

Se il primo test risulta negativo, l'interessato potrà riprendere la propria attività. In caso di risultato positivo, viene eseguito un secondo test, tenendo conto di un adeguato intervallo di tempo di almeno 15 minuti tra un test e l'altro. Se anche il secondo test risulta positivo, l'interessato sarà sospeso dal servizio con effetto immediato e dovrà affrontare le relative conseguenze a livello amministrativo e penale.

I risultati del test alcolemico sono formalizzati e registrati in forma anonima nella banca dati SAFA dell'AESA, senza indicazione dei livelli di alcolemia¹⁹.

¹⁶ ARO.RAMP.106 lett. g, allegato II, capo RAMP del regolamento (UE) n. 965/2012, modificato dal regolamento (UE) 2018/1042.

¹⁷ ARO.RAMP.106 (v. nota a piè di pagina 18) nonché le disposizioni AMC1, GM1, GM2 e GM3 relative ad ARO.RAMP.106, allegato II «AMC and GM to Part-ARO — Issue 3, Amendment 8» della Decision No 2018/012/R of the Executive Director of the European Aviation Safety Agency of 21 November 2018 amending the Guidance Material to Commission Regulation (UE) No 965/2012 as well as the Acceptable Means of Compliance and the Guidance Material to Part-ARO and Part-CAT of Commission Regulation (UE) No 965/2012 (EDD No 2018/012/R).

¹⁸ AMC1, ARO.RAMP.106 lett. a n. 3, allegato II «AMC and GM to Part-ARO — Issue 3, Amendment 8» dell'EDD No 2018/012/R.

¹⁹ ARO.RAMP.106 (v. nota a piè di pagina 18).

Se al posto degli etilometri precursori si utilizzano etilometri probatori, analogamente all'applicazione delle relative disposizioni del diritto svizzero in materia di circolazione stradale non è necessario un prelievo del sangue. Il prelievo del sangue deve tuttavia essere ordinato, se la persona interessata lo richiede. Il capoverso 5 viene adeguato in modo da tenere conto del rimando al diritto europeo e alle disposizioni del diritto svizzero in materia di circolazione stradale.

6 Ripercussioni

6.1 Ripercussioni per la Confederazione

6.1.1 Conversazioni radiotelefoniche in una lingua nazionale

Per quanto concerne la reintroduzione della possibilità di effettuare le conversazioni radiotelefoniche anche in una lingua nazionale, non si prevedono ripercussioni degne di nota per la Confederazione.

6.1.2 Controlli casuali del tasso di alcolemia

I test alcolemici casuali sono svolti nell'ambito di ispezioni di rampa eseguite già oggi dall'UFAC. Pertanto hanno ripercussioni soltanto a livello organizzativo, in vista del loro svolgimento e della loro esecuzione e della collaborazione con gli organi di polizia. In termini finanziari o di personale non ne deriva alcun onere aggiuntivo per l'UFAC. Le conseguenze penali e amministrative nonché la necessità di accertamenti medici derivanti dal risultato positivo di un test, a seconda del numero di casi potrebbero generare un onere aggiuntivo pari a 0,25 FTE per la Divisione o la Sezione interessata dell'UFAC.

6.1.3 Diritto di informazione facilitato

I medici e gli psicologi devono trasmettere le informazioni al Servizio medico aeronautico dell'UFAC. A seconda del volume di informazioni da trattare, si presume un onere aggiuntivo di ca. 0,25 FTE per la Divisione o la Sezione interessata dell'UFAC. Poiché si tratta della stessa Divisione o Sezione che successivamente si incarica dei casi di consumo di alcol, si prevede complessivamente un onere aggiuntivo di 0,5 FTE, anche se sinora non sono disponibili valori derivati dall'esperienza. Questo onere aggiuntivo verrà gestito dagli specialisti competenti, dopo aver stabilito una priorità delle pendenze.

Non si presume un aumento delle controversie legali, ad esempio a seguito del ritiro della licenza di volo disposto dall'UFAC. Nonostante dopo l'incidente di Ger-

manwings del gennaio 2015 sia aumentato il numero di informazioni trasmesse all'UFAC, il numero di ricorsi è rimasto invariato.

6.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna

6.2.1 Conversazioni radiotelefoniche in una lingua nazionale

Per quanto concerne la reintroduzione della possibilità di effettuare le conversazioni radiotelefoniche anche in una lingua nazionale, non si prevedono ripercussioni degne di nota per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna.

6.2.2 Controlli casuali del tasso di alcoemia

I controlli sono pianificati in collaborazione con l'UFAC ed eseguiti dagli organi di polizia cantonali. Poiché, nell'ambito della propria attività di pattugliamento, la polizia cantonale dispone già della formazione, delle conoscenze specialistiche e dell'attrezzatura necessarie per l'esecuzione dei test alcolemici che effettua in casi sospetti, la prevista modifica di legge non comporta oneri aggiuntivi significativi sul piano finanziario e del personale.

6.2.3 Diritto di informazione facilitato

I Cantoni e i Comuni sono interessati dal diritto volontario di informazione e dal conseguente esonero dall'obbligo del segreto medico, nella misura in cui non è più necessaria una procedura corrispondente in questo settore.

6.3 Ripercussioni sull'economia

6.3.1 Conversazioni radiotelefoniche in una lingua nazionale

Il ritorno al plurilinguismo nelle conversazioni radiotelefoniche rappresenta un cambiamento in cui non si possono escludere impatti sulla sicurezza (il cosiddetto «change»). Skyguide dovrà pertanto svolgere un «Safety Assessment» per ogni aerodromo interessato secondo i processi stabiliti. Per quanto riguarda i gestori di aerodromi, invece, non si prevede alcun cambiamento con ripercussioni sulla sicurezza, motivo per cui non è previsto alcun «Safety Assessment» da parte loro.

I «Safety Assessment» necessari a seguito della reintroduzione del plurilinguismo comporteranno dei costi per i fornitori del servizio della sicurezza aerea. Attualmente, si può supporre che il ritorno al plurilinguismo richiederà un «Safety Assess-

ment» in nove aerodromi²⁰. Secondo la stima approssimativa effettuata da Skyguide, ogni «Safety Assessment» necessita tra i 14 e i 20 giorni lavorativi e costa tra i 18 000 e i 26 000 franchi, per un importo complessivo massimo di 234 000 franchi. Inoltre, molti dei controllori del traffico aereo dovranno frequentare corsi di aggiornamento nella lingua locale; Skyguide stima un costo totale per tali corsi di 172 000 franchi. Dal punto di vista geografico, i controllori del traffico aereo potranno essere impiegati solo in zone o in aeroporti che corrispondono alla loro qualifica linguistica. Ogni modifica della pubblicazione di informazioni aeronautiche comporterà infine una tassa di pubblicazione.

Per quanto riguarda i risparmi realizzati dai piloti a seguito della modifica dell'articolo 10a LNA, per cui essi non dovranno più sostenere un esame di radiocomunicazione aeronautica in lingua inglese, si può affermare quanto segue: nel 2019 in Svizzera erano circa 900 i piloti che non avevano superato l'esame di radiocomunicazione aeronautica in lingua inglese (circa 400 piloti d'aerei e 500 piloti di alianti o palloni). Non tutti questi piloti volano in spazi aerei per i quali si applica solo l'inglese come lingua delle radiocomunicazioni secondo la vigente normativa. Di conseguenza, secondo l'articolo 10a LNA precedentemente applicabile, un esame di radiocomunicazione aeronautica in lingua inglese non sarebbe stato richiesto per tutti questi piloti. Poiché non sono stati rilevati dati in proposito, non è possibile fornire un numero esatto. Per un singolo pilota di aereo a motore, i costi per l'esame di radiocomunicazione aeronautica in lingua inglese ammontano a circa 1500 franchi, per un singolo pilota di aliante o pallone a circa 1000 franchi. I costi più elevati per il pilota di aereo derivano dal fatto che, oltre all'esame di radiocomunicazione in lingua inglese, egli deve sostenere anche un cosiddetto esame di Language Proficiency che è considerato superato se si raggiunge almeno il livello 4 su un massimo di 6. Se un pilota d'aereo supera l'esame di Language Proficiency con il livello 4, corrispondente allo scenario standard, deve sostenere un esame di aggiornamento ogni cinque anni, i cui costi ammontano a 175 franchi.

6.3.2 Controlli casuali del tasso di alcoemia

Per quanto concerne l'esecuzione vera e propria dei test, considerata l'affidabilità delle apparecchiature certificate utilizzate ci si attende poca riluttanza da parte delle compagnie aeree e dei membri dell'equipaggio a sottoporsi ai controlli. Dal canto loro, nell'effettuare i controlli, le autorità si basano sulle pertinenti disposizioni del diritto svizzero in materia di circolazione stradale e sul diritto europeo sovraordinato.

In caso di esito positivo, le conseguenze immediate, che nel peggiore dei casi potrebbero consistere nella cancellazione del volo, comporterebbero un onere aggiun-

²⁰ Berna, Buochs, Emmen, Grenchen, Locarno, Meiringen, Payerne, Samedan e San Gallo.

tivo per le compagnie aeree in termini finanziari e di personale. Queste infatti dovrebbero sopportare le eventuali conseguenze in caso di risultato positivo del test di un loro collaboratore. Eventuali cambiamenti di volo che interessano i passeggeri potrebbero generare costi supplementari e potenziali conflitti tra compagnie aeree e passeggeri.

6.3.3 Diritto di informazione facilitato

L'informazione da parte di un medico o di uno psicologo può avere come conseguenza una dichiarazione sull'idoneità fino al ritiro del certificato medico di idoneità e di conseguenza il divieto di volo per i membri dell'equipaggio oppure il ritiro o la sospensione di licenze e autorizzazioni per i controllori del traffico aereo. Ciò può significare per la persona interessata non poter svolgere la sua attività per un certo periodo di tempo, con conseguenti perdite finanziarie. Le compagnie aeree e i fornitori di servizi della sicurezza aerea eventualmente interessati dai provvedimenti potrebbero dover sostenere oneri aggiuntivi a causa di una nuova pianificazione dei voli.

Poiché i medici e gli psicologi comunicano semplicemente il proprio dubbio circa l'idoneità medica di un membro dell'equipaggio o di un controllore del traffico aereo e la decisione circa l'ulteriore procedura spetta all'UFAC, non si prevede un aumento delle controversie legali.

7 Aspetti giuridici

7.1 Costituzionalità

Il progetto si basa sull'articolo 87 della Costituzione federale del 18 aprile 1999 (Cost)²¹. Tale articolo conferisce alla Confederazione la competenza legislativa in materia di aviazione civile. La presente revisione di legge rientra nell'ambito di questa competenza della Confederazione.

7.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

La prevista revisione della legge sulla navigazione aerea riguarda un settore del traffico aereo nel quale la Svizzera si è impegnata a soddisfare requisiti a livello internazionale mediante accordi conclusi con altri Stati. Accordi internazionali di questo tipo sono stati conclusi con l'ICAO, l'UE e altri Paesi. L'accordo rilevante in

²¹ RS 101.

questa sede è quello del 21 giugno 1999²² tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo. Nel quadro di tale Accordo, la Svizzera ha recepito il regolamento (UE) 2018/1042 come atto modificatorio del regolamento (UE) n. 965/2012 attraverso la decisione n. 1/2020 del Comitato misto per il trasporto aereo dell'UE e della Svizzera che modifica l'allegato all'Accordo con il recepimento dei rispettivi regolamenti UE. Ai fini di un'attuazione conforme al diritto internazionale, i provvedimenti previsti a livello nazionale devono essere compatibili con gli impegni internazionali. Le modifiche proposte soddisfano questa condizione.

7.3 Forma dell'atto

Il progetto contiene importanti disposizioni legislative che devono essere emanate sotto forma di legge federale ai sensi dell'articolo 164 capoverso 1 Cost. e dell'articolo 22 capoverso 1 della legge del 13 dicembre 2002²³ sul Parlamento (LParl). L'atto sottostà a referendum facoltativo.

7.4 Delega di competenze legislative

Il presente progetto prevede le seguenti deleghe di competenze legislative a favore del Consiglio federale:

- concessione di ulteriori deroghe per le conversazioni radiotelefoniche con il servizio della sicurezza aerea, qualora sia necessario ai fini della sicurezza aerea (art. 10a cpv. 3 P-LNA);
- lo svolgimento degli esami e dei provvedimenti per i controlli del tasso alcolemico (art. 100^{ter} cpv. 5 P-LNA).

7.5 Protezione dei dati

7.5.1 Conversazioni radiotelefoniche in una lingua nazionale

La reintroduzione della possibilità di effettuare le conversazioni radiotelefoniche anche in una lingua nazionale non ha attinenza con aspetti legati alla protezione dei dati.

²² RS 0.748.127.192.68.

²³ RS 171.10.

7.5.2 Controlli casuali del tasso di alcolemia

I risultati delle ispezioni di rampa, registrati nella banca dati SAFA dell'UE centralizzata e protetta, vengono resi noti dalla polizia unicamente agli ispettori dell'UFAC. Anche gli esiti (positivi o negativi) dei controlli del tasso di alcolemia sono inseriti nella banca dati SAFA. Queste informazioni non contengono tuttavia né dati personali dei membri dell'equipaggio né i tassi alcolemici riscontrati. Ai fini della protezione dei dati della persona interessata, essi devono essere trasmessi all'UE in forma anonima. La base normativa di riferimento è il regolamento (UE) 2018/1042²⁴ modificato dal regolamento 965/2012.

7.5.3 Diritto di informazione facilitato

La nuova normativa prevista crea le basi giuridiche necessarie per la trasmissione all'UFAC di dati degni di particolare protezione dei membri dell'equipaggio interessati. I dati sono comunicati dall'Ufficio al Servizio medico aeronautico e inseriti nel dossier medico della persona. Questi si trovano in una banca dati separata e protetta, che soddisfa i requisiti per il trattamento dei dati personali degni di particolare protezione.

Allegati

Legge sulla navigazione aerea (LNA) (*disegno*)

Risultati della procedura di consultazione

²⁴ ARO.RAMP.106 lett. d, allegato II, capo RAMP del regolamento (UE) n. 965/2012, modificato dal regolamento (UE) 2018/1042.