



Coutenza militare di infrastrutture civili: adeguamento della parte programmatica del PSM

1. Situazione iniziale

Nell'interesse della difesa nazionale gli aerodromi civili possono essere coutilizzati anche a scopi militari. Nella parte programmatica del Piano settoriale militare (PSM) dell'8 dicembre 2017 si stabilisce inoltre che gli aerodromi civili possono essere utilizzati dalle Forze aeree d'intesa con gli esercenti di tali aerodromi. In questi casi l'utilizzazione è retta dalle direttive legali e pianificatorie previste per l'aviazione civile (n. 4.4, dato acquisito 3). Nel testo si spiega che accanto agli aerodromi militari, le Forze aeree utilizzano anche aerodromi civili. Oltre all'aerodromo di Berna-Belp, dove gestiscono una base federale con velivoli ad ala fissa ed elicotteri per il Servizio di trasporto aereo della Confederazione (STAC), le Forze aeree hanno a disposizione anche altri campi d'aviazione civili da utilizzare con i loro velivoli elica e i mezzi dello STAC. Queste utilizzazioni militari sono disciplinate dalle disposizioni del diritto aeronautico (LNA, OSIA), del Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura aeronautica PSIA e dai regolamenti d'esercizio dei vari aerodromi. Le relative condizioni quadro pianificatorie sono definite nel PSIA.

Dopo la concentrazione delle Forze aeree soltanto su tre aerodromi militari per quanto riguarda i jet da combattimento (Emmen LU, Meiringen BE, Payerne VD), alla luce delle mutate condizioni quadro geopolitiche, l'esercito attribuisce nuovamente grande importanza alla decentralizzazione dei loro mezzi. Nel documento «Difesa aerea del futuro – sicurezza nello spazio aereo per la protezione della Svizzera e della sua popolazione» (rapporto del gruppo di esperti Nuovo aereo da combattimento, settembre 2017¹, disponibile unicamente in tedesco e francese) già si diceva che:

«Nel limite del possibile gli aerei da combattimento devono anche poter operare a partire da ubicazioni decentralizzate e, in determinate circostanze, improvvise, analogamente agli esercizi che le forze aeree svedesi e finlandesi stanno nuovamente portando avanti da diverso tempo». (N. 8.3.9 / pag. 93)

Per quanto riguarda gli aeroporti e i campi d'aviazione civili, soprattutto gli ex aerodromi militari nel frattempo riconvertiti ad uso civile sono idonei per un impiego decentralizzato degli aerei da combattimento. Attualmente si stanno sperimentando diverse procedure e ubicazioni in questo senso. Concretamente, secondo lo stato attuale della pianificazione, le Forze aeree prevedono esercizi presso determinate piazze a partire dal 2026 per una durata di 4–5 giorni da eseguire a ritmo annuale o biennale, di cui soltanto 1–2 giorni con esercizi di volo. Per ottenere i risultati desiderati con l'allenamento, per ogni esercizio sono necessari almeno otto movimenti di volo che non devono essere per forza eseguiti ogni volta con i jet da combattimento.

Sono possibili anche verifiche sporadiche della capacità su tratti stradali appropriati. Il 31 gennaio 2024 il Consiglio federale ha quindi deciso di bloccare un tratto dell'autostrada A1 nel Cantone di Vaud per al massimo 36 ore per effettuare una verifica del dispositivo di difesa delle Forze aeree. Il 5 giugno 2024, nell'ambito dell'esercizio «Alpha Uno», le Forze aeree sono decollate e atterrate con i loro F/A-18 sull'autostrada A1 nei pressi di Payerne.

¹ Il rapporto completo è disponibile: Luftverteidigung der Zukunft | Esercito svizzero

2. Obiettivo e contenuto della pianificazione

Attualmente la parte programmatica del PSM menziona esplicitamente soltanto l'aeroporto di Berna-Belp quale impianto utilizzato in carentza militare per lo STAC. Tuttavia sarebbero a disposizione delle Forze aeree altri campi d'aviazione civili da utilizzare con i loro velivoli a elica e i mezzi dello STAC, ma non sono definiti né indicati esplicitamente nel PSM. Anche il fatto che la carentza militare in singoli casi può prevedere l'uso di jet da combattimento non è menzionato nel PSM.

La carentza di infrastrutture civili con aeromobili militari (in singoli casi con jet da combattimento) prevista con la decentralizzazione dev'essere menzionata esplicitamente nel testo concernente il dato acquisito 3 esistente nel capitolo 4.4 della parte programmatica del PSM. Un adeguamento di questa categoria non è necessario. In primo piano vi sono gli aerodromi di Buochs (NW), Mollis (GL) e St. Stephan (BE).

Per contro la base vincolante per una carentza militare di aerodromi civili nella misura prevista deve essere creata nella scheda di coordinamento PSIA nonché nel regolamento d'esercizio del rispettivo aerodromo. Nella scheda di coordinamento PSIA bisognerà definire il quadro per questi esercizi militari (tipo e frequenza del servizio di volo), nel regolamento d'esercizio dovranno essere definiti gli orari d'esercizio concreti e le prescrizioni organizzative. Soprattutto per l'impiego degli aerei da combattimento si dovrà prevedere un aumento dell'inquinamento fonico per pochi giorni all'anno oppure ogni due anni. Occorre quindi mirare a una severa limitazione di questi movimenti di volo in modo che il rumore dei velivoli possa essere valutato nel singolo caso secondo i criteri del diritto in materia ambientale e non debba essere calcolato come parte integrante del servizio di volo civile.

Con decisione del Consiglio federale del 20 novembre 2024 i criteri che autorizzano la concessione di facilitazioni sono stati completati nella parte concettuale del PSIA con i voli nell'interesse della difesa nazionale. Finora le facilitazioni potevano essere concesse soltanto per impianti destinati al traffico aereo pubblico oppure per gli impianti che servono a una parte significativa di voli di salvataggio e di intervento rispetto al loro traffico aereo complessivo (parte concettuale del PSIA, n. 3.4, decisione 3). Il quadro per la carentza militare di aerodromi civili è stato quindi definito in modo più ampio nel PSIA, indipendentemente dalla valutazione dei singoli casi riguardo alle emissioni foniche dei jet da combattimento in occasione degli esercizi previsti a seguito della decentralizzazione.

3. Adeguamento del testo del capitolo 4.4 della parte programmatica del PSM

4.4 Aerodromi militari

Dato acquisito
3. <i>Gli aeroporti civili possono essere utilizzati dalle Forze aeree d'intesa con gli esercenti di tali impianti. In questi casi l'utilizzazione è retta dalle direttive legali e pianificatorie previste per l'aviazione civile.</i>

Spiegazioni

In aggiunta agli aerodromi militari, le Forze aeree utilizzano in misura secondaria anche aeroporti civili. Oltre all'aeroporto di Berna-Belp, dove le Forze aeree gestiscono una base federale con velivoli ad ala fissa ed elicotteri per il Servizio di trasporto aereo della Confederazione (STAC), per le Forze aeree entrano in considerazione anche altre infrastrutture civili da utilizzare con gli aeromobili (jet da combattimento, aerei a elica, elicotteri, droni e mezzi dello STAC). Per l'utilizzo militare di aeroporti civili si applicano le disposizioni del diritto aeronautico (LNA, OSIA), del PSIA come pure del regolamento d'esercizio del rispettivo aeroporto. Le relative condizioni quadro pianificatorie sono definite nel PSIA. L'utilizzo di altre infrastrutture

civili avviene previo accordo con il rispettivo gestore dell'infrastruttura e con le autorità civili competenti.

SG-DDPS / Gennaio 2025