



20.039

Messaggio concernente una modifica urgente della legge sulla navigazione aerea a seguito della crisi COVID-19

del 29 aprile 2020

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il progetto di una modifica urgente della legge sulla navigazione aerea a seguito della crisi COVID-19.

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

29 aprile 2020

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Simonetta Sommaruga
Il cancelliere della Confederazione, Walter Thurnherr

Compendio

Con la presente modifica della legge sulla navigazione aerea si intende creare una base legale che consenta alla Confederazione di partecipare a talune imprese del settore aeronautico nonché di concedere a queste ultime ulteriori aiuti finanziari al fine di garantire un esercizio continuo e ordinato degli aeroporti nazionali. Quest'ultimo, infatti, è direttamente minacciato dalla pandemia di COVID-19 e dalle restrizioni ad essa correlate.

Il progetto prevede di integrare l'attuale base legale contenuta negli articoli 101–103 della legge sulla navigazione aerea con il nuovo articolo 102a. Quest'ultimo permetterebbe alla Confederazione di detenere una partecipazione, insieme agli aeroporti nazionali, in società per garantire la fornitura di prestazioni nei settori delle operazioni di assistenza a terra e della manutenzione di aeromobili oppure di concedere a tali società e agli stessi aeroporti nazionali mutui, fideiussioni o garanzie.

Il Consiglio federale dovrà disciplinare le condizioni per la partecipazione della Confederazione e per l'erogazione di ulteriori aiuti finanziari nonché le condizioni e gli oneri relativi a mutui, fideiussioni e garanzie. Dovrà inoltre provvedere affinché gli aiuti finanziari siano impiegati esclusivamente per garantire le prestazioni in Svizzera.

Messaggio

1 Situazione iniziale e punti essenziali del progetto

1.1 Necessità di un intervento e obiettivi

Al pari di altri settori anche l'industria aeronautica è direttamente colpita dalle misure di contenimento della pandemia di coronavirus. Sono gravi, in particolare, le conseguenze del divieto di ingresso sul rispettivo territorio nazionale deciso da numerosi Stati. Il traffico aereo internazionale è fermo. I voli da e verso gli aeroporti nazionali svizzeri si sono quasi azzerati.

Il traffico aereo ha una grande importanza economica, sia il comparto passeggeri che quello merci. Quest'ultimo rappresenta un elemento basilare della catena di creazione del valore in Svizzera. Per circa il 70 per cento delle imprese svizzere il trasporto aereo di merci è un presupposto importante: oltre un terzo di tutte le esportazioni (con riferimento al valore delle merci) lascia la Svizzera per via aerea e lo stesso vale per circa un sesto di tutte le importazioni che raggiungono il nostro Paese. Infine, questo settore offre un elevato numero di posti di lavoro e genera un notevole valore aggiunto: secondo un calcolo effettuato nell'ambito della stesura del rapporto sulla politica aeronautica della Svizzera del 24 febbraio 2016¹, il traffico aereo privato genera direttamente e indirettamente un valore aggiunto di circa 30 miliardi di franchi l'anno (pari a circa il 5 % del PIL 2016).

Per l'esercizio degli aeroporti ricoprono un ruolo importante anche i cosiddetti servizi di assistenza a terra («ground handling») e le imprese addette alla manutenzione degli aeromobili («imprese dell'indotto»). Si tratta di varie imprese autorizzate, sulla base di un contratto, a utilizzare le infrastrutture degli aeroporti e incaricate di norma dalle compagnie aeree di curare soprattutto gli aspetti logistici, lato terra, dell'esercizio aereo (formalità per l'imbarco e trasporto di passeggeri, bagagli, merci e catering verso gli aeromobili, operazioni di carico e rifornimento di carburante degli aeromobili, pulizia degli aeromobili, servizi di sicurezza, fornitura di carburante ed esercizio degli impianti di rifornimento) oppure di piccoli o grandi interventi di manutenzione sugli aeromobili.

Attualmente si presume che le limitazioni al traffico aereo dureranno ancora a lungo. Vista la perdita quasi totale delle entrate, si prevedono entro poche settimane problemi di liquidità per tutte le compagnie aeree e le imprese che provvedono ai servizi di assistenza a terra. Solo poche di esse saranno in grado di superarli autonomamente.

¹ FF 2016 1531

Hanno presentato domanda alla Confederazione per un sostegno finanziario concreto le compagnie aeree ma anche le imprese dell'indotto operanti in tutti gli aeroporti nazionali: Swissport international², Gategroup³ e SR Technics⁴.

Swissport International è di gran lunga la società leader sul mercato svizzero per i servizi di assistenza a terra e non sarebbe possibile sostituirla in breve tempo. SR Technics Switzerland offre servizi di manutenzione a numerose compagnie aeree ed è particolarmente importante per l'esercizio di easyJet Switzerland. I servizi di catering offerti da Gategroup sono importanti soprattutto per i voli intercontinentali e quindi anche per Swiss e Edelweiss.

Nella nostra seduta dell'8 aprile 2020 ci siamo pertanto dichiarati disposti a valutare, insieme ai Cantoni, le misure necessarie a evitare che la pandemia di coronavirus pregiudichi il collegamento aereo internazionale della Svizzera. Abbiamo inoltre deciso che un sostegno finanziario sarà concesso solo a fronte del rispetto di severe condizioni e che, in particolare, dovrà essere garantita una distribuzione adeguata degli oneri. Ciò significa che l'ente pubblico interverrebbe soltanto in via sussidiaria e che sono in primo luogo le compagnie aeree e i rispettivi finanziatori a dover attuare tutte le misure sostenibili.

Nel comunicato stampa concernente la nostra decisione di principio si legge quanto segue:

«Le misure sono imperniate sulle garanzie della Confederazione, soggette a severe condizioni che mirano a ridurre al minimo i rischi per la Confederazione. Una di queste è dimostrare che si sono sfruttate tutte le possibilità di finanziamento. Inoltre, i mezzi generati in futuro dovranno essere impiegati in primo luogo per rimborsare gli aiuti ottenuti. Un'altra condizione è che alla Confederazione spettino interessi conformi al mercato o remunerazioni di altra natura a seguito del rischio da essa assunto. Per di più, i mezzi garantiti dalla Confederazione dovranno essere proporzionali all'impegno delle società madri ed essere utilizzati esclusivamente per assicurare le infrastrutture svizzere. Infine, ci si attende che venga garantito il mantenimento a lungo termine dei collegamenti aerei internazionali della Svizzera».

Il nostro Collegio ha inoltre dato l'incarico di proporgli entro la fine di aprile 2020 misure ed eventuali modifiche di legge necessarie per garantire un esercizio ordinato e continuo degli aeroporti nazionali.

Dopo un'approfondita analisi della situazione finanziaria e delle strutture organizzative delle suddette imprese, il 29 aprile 2020 abbiamo deciso di chiedere alle vostre Camere l'approvazione di un credito d'impegno e di un credito aggiuntivo. Contemporaneamente, vi presentiamo in procedura urgente una modifica della legge

² Swissport international: filiale al 100 per cento di proprietà della società cinese HNA Group; prima dell'esplosione della crisi COVID-19 impiegava circa 65 000 persone, di cui circa 5000 in Svizzera.

³ Gategroup: posseduta per il 50 % dall'investitore finanziario RRJ Capital e per il restante 50% dall'investitore finanziario Temasek di Singapore; prima dell'esplosione della crisi COVID-19 impiegava circa 40 000 persone, di cui circa 1300 in Svizzera.

⁴ SR Technics: posseduta per l'80 % dalla società HNA Group, per il 20 % dalla Mubadala Development Company PJSC (fondo statale degli Emirati Arabi Uniti); prima dell'esplosione della crisi COVID-19- impiegava circa 2700 persone, di cui circa 1400 in Svizzera.

sulla navigazione aerea. Si intende così creare una base legale per l'eventuale sostegno finanziario alle imprese dell'indotto.

1.2 La normativa proposta

Partecipazione e altri aiuti finanziari (mutui, fideiussioni e garanzie)

Con il nuovo articolo 102a si vuole creare nella legge del 21 dicembre 1948⁵ sulla navigazione aerea (LNA) la base legale che consenta al Consiglio federale, a seguito della pandemia di COVID-19, di prendere, insieme alle imprese esercitanti aeroporti, misure adeguate a permettere alle parti svizzere delle suddette società di mantenere i servizi necessari nei settori dell'assistenza a terra e della manutenzione degli aeromobili. È probabile che i Cantoni interessati non dispongano di risorse finanziarie sufficienti per adottare le misure necessarie. In primo piano vi sono, inoltre, prima di tutto interessi nazionali per la cui difesa la Confederazione dovrebbe temporaneamente poter detenere una partecipazione, ad esempio, in società subentranti oppure concedere a tali società, alle stesse imprese di servizi e agli aeroporti nazionali mutui, fideiussioni o garanzie. Il nuovo articolo della legge conferisce al nostro Collegio il compito di disciplinare le condizioni per le misure da prendere nonché le condizioni e gli oneri per l'erogazione di aiuti finanziari. Sarà inoltre nostra spettanza provvedere affinché gli aiuti finanziari siano impiegati esclusivamente per garantire le prestazioni in Svizzera.

Concorrenza

Nell'attuale articolo 103 capoverso 1 lettera a LNA, che affida alla Commissione della concorrenza il compito di verificare la compatibilità con il diritto internazionale ed europeo di prestazioni, partecipazioni e aiuti finanziari, deve essere aggiunto il rimando al nuovo articolo 102a.

1.3 Motivazione e valutazione della soluzione proposta

1.3.1 Importanza economica degli attori dell'aviazione svizzera

Il traffico aereo viene solitamente suddiviso in traffico di linea e traffico charter, da una parte, e «aviazione generale», chiamata anche «general aviation», dall'altra. L'aviazione generale comprende settori aeronautici tra loro molto differenti: si suddivide essenzialmente in aviazione d'affari («business aviation»), salvataggio e interventi aerei, lavoro aereo e altri tipi di aviazione generale.

Il 99,3 per cento di tutti i passeggeri aerei trasportati in Svizzera rientra nel traffico di linea e charter, che si svolge praticamente al cento per cento, come anche il traffico merci, nei tre aeroporti nazionali di Basilea, Ginevra e Zurigo. Il maggiore flusso di traffico si registra però nell'aeroporto di Zurigo, seguito da Ginevra e Basilea.

I tre aeroporti nazionali e Skyguide costituiscono le fondamenta dell'aviazione civile svizzera e ricoprono un'importanza economica elevata. In questo caso specifico bisogna presumere che qualora gli aeroporti di Basilea, Ginevra e Zurigo fallissero, i servizi da essi forniti non potrebbero essere sostituiti in uguale misura da altri scali (ad es. Milano, Stoccarda, Monaco), se si considerano soprattutto la praticità dei collegamenti e la forte sollecitazione di questi ultimi. Considerati i rapporti di proprietà dei tre aeroporti nazionali (Ginevra e Basilea sono principalmente di proprietà dello Stato e Zurigo è per quasi il 40 per cento in mani pubbliche), allo stato attuale delle conoscenze le sfide per la Confederazione risultano sostenibili.

Per quanto riguarda i servizi di assistenza a terra e di manutenzione degli aeromobili, Swissport International AG, Gate Gourmet Switzerland GmbH e SR Technics Switzerland AG sono le società che corrono il maggior rischio di fallimento, secondo gli ultimi dati basati su indagini di esperti esterni della Confederazione. Tutte queste società appartengono a investitori asiatici, sui quali non si dispone di informazioni finanziarie trasparenti e affidabili (cfr. anche par. 1.1). Swissport International AG è di gran lunga la società leader sul mercato svizzero per le operazioni di assistenza a terra e non sarebbe possibile sostituirla in breve tempo. SR Technics Switzerland AG ricopre un ruolo rilevante soprattutto per easyJet Switzerland, in particolare anche per gli interventi di manutenzione da svolgere a breve termine. Gate Gourmet fornisce importanti servizi di catering per i voli passeggeri, che non potrebbero essere sostituiti in breve tempo.

1.3.2 Condizioni giuridiche quadro

Ai sensi dell'articolo 101 capoverso 1 LNA la Confederazione può concedere sussidi o prestiti (*recte*: mutui) alla navigazione aerea svizzera per l'esercizio di linee aeree regolari, tenendo però conto in ogni singolo caso della situazione finanziaria del beneficiario (cpv. 2). Ai sensi dell'articolo 102 LNA la Confederazione può partecipare a imprese esercitanti aerodromi e a imprese di trasporto aereo se siffatta partecipazione è giustificata dall'interesse generale. Entrambi i succitati articoli sono stati applicati per il finanziamento del programma di ridimensionamento dell'aviazione civile nazionale seguito al «grounding» di Swissair dell'ottobre 2001. Allora la Confederazione concesse a Swissair, in applicazione dell'articolo 101 LNA, mutui senza interessi per un importo complessivo di 1450 milioni di franchi da destinare al mantenimento provvisorio dell'esercizio aereo su una rete di rotte ridotta. In applicazione dell'articolo 102 LNA la Confederazione partecipò inoltre con 600 milioni di franchi all'aumento del capitale azionario di Crossair, che dopo la fase di transizione riprese una buona parte della flotta e delle linee aeree fino ad allora di Swissair.

Ai sensi degli articoli 101 e 102 LNA non è possibile concedere un sostegno finanziario alle imprese dell'indotto. Nel summenzionato programma di ridimensionamento era stato previsto per questi settori un finanziamento transitorio. In tal caso, però, i fondi necessari, pari a circa 150 milioni di franchi, non vennero dalla Confederazione. Furono predisposti grazie a uno sforzo congiunto, sotto la guida del

Cantone di Zurigo, dei Cantoni aeroportuali, delle società aeroportuali e di diverse grandi banche.

Per poter concedere un sostegno finanziario federale alle imprese dell'indotto deve essere creata una corrispondente base legale attraverso il diritto d'urgenza (art. 165 della Costituzione federale, Cost.⁶) o il diritto di necessità (art. 173 cpv. 1 lett. c o art. 185 cpv. 3 Cost.). Nel presente caso si opta per la creazione di una base legale attraverso il diritto d'urgenza, perché contemporaneamente il Consiglio federale chiede al Parlamento, a sostegno dell'aviazione, anche l'approvazione di un credito d'impegno e di un credito aggiuntivo; è pertanto da preferire una base formale sotto forma di legge rispetto a un'ordinanza del Parlamento.

Se vengono accordati fondi federali, si applica l'articolo 103 LNA. Ai sensi di questo articolo la Commissione della concorrenza (COMCO) verifica se i progetti di decisioni del Consiglio federale che favoriscono singole imprese o rami di produzione rientranti nel campo d'applicazione dell'Accordo con l'UE sul trasporto aereo⁷, segnatamente prestazioni e partecipazioni di cui agli articoli 101 e 102 LNA, sono compatibili con l'articolo 13 del suddetto Accordo (vedi par. 4.2). Vi rientrano anche eventuali partecipazioni o aiuti finanziari basati sul nuovo articolo 102a D-LNA. In tal caso la COMCO dovrà quindi essere coinvolta quanto prima.

1.3.3 Consultazione

Vista l'urgenza si è dovuto rinunciare a una consultazione.

1.3.4 Rapporto con il programma di legislatura e con le strategie nazionali del Consiglio federale

La modifica richiesta non è prevista nel programma di legislatura 2019–2023 e non è stata armonizzata con le strategie del nostro Collegio. Né il programma di legislatura né le nostre strategie potevano prevedere e prendere in considerazione l'attuale pandemia di COVID-19 e le sue conseguenze.

1.3.5 Idee di revisione scartate

Sulla base delle verifiche giuridiche effettuate dall'Amministrazione sono state scartate le seguenti varianti normative:

- creazione della base legale attraverso un'ordinanza d'emergenza del Consiglio federale in virtù dell'articolo 185 Cost;
- creazione della base legale attraverso un'ordinanza d'emergenza del Parlamento in virtù dell'articolo 173 capoverso 1 lettera c Cost.

⁶ RS 101

⁷ Accordo del 21 giugno 1992 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo; RS 748.127.192.68

1.4 Attuazione

Il nuovo articolo entra in vigore immediatamente. Il nostro Collegio può disciplinare le condizioni per le misure da prendere nonché le condizioni e gli oneri per l'erogazione di aiuti finanziari in un'ordinanza o nei contratti con i destinatari degli aiuti finanziari. Provvede affinché gli aiuti finanziari siano impiegati esclusivamente per garantire le prestazioni in Svizzera.

2 Commento ai singoli articoli

Art. 102a IIa. Aiuti finanziari a seguito della pandemia di COVID-19

Capoverso 1

Poiché la Svizzera è un Paese senza accesso diretto al mare, i suoi aeroporti nazionali servono al collegamento con l'Europa (ad eccezione delle regioni direttamente confinanti) e con gli altri continenti. Per consentire questo collegamento, realizzato dalle compagnie aeree, gli aeroporti devono mettere a disposizione le infrastrutture e i processi necessari allo svolgimento dei servizi di assistenza per i passeggeri, la posta e le merci. Questi cosiddetti servizi di assistenza a terra comprendono il disbrigo delle formalità di imbarco e il trasporto dei passeggeri, dei bagagli, delle merci e del catering verso l'aeromobile, le operazioni di carico e il rifornimento di carburante degli aeromobili, la pulizia degli aeromobili, i servizi di sicurezza, la fornitura di carburante e l'esercizio degli impianti di rifornimento.

L'attuale situazione pandemica mette a rischio l'esercizio continuo e ordinato degli aeroporti. Per garantire tale esercizio, il capoverso 1 lettera a prevede che la Confederazione possa partecipare temporaneamente, insieme a imprese esercenti aerodromi, a società che permettano di continuare la fornitura di prestazioni nei settori delle operazioni di assistenza a terra e della manutenzione degli aeromobili (prima parte della frase). La Confederazione può anche concedere a una o più di queste società subentranti mutui, fideiussioni o garanzie (seconda parte della frase).

La lettera b rappresenta la base legale che consente alla Confederazione di concedere mutui, fideiussioni o garanzie alle imprese che forniscono servizi nei settori delle operazioni di assistenza a terra e della manutenzione di aeromobili affinché possano mantenere la loro attività.

Ai sensi dell'articolo 102 LNA la Confederazione può sostenere gli aeroporti solo attraverso partecipazioni. A integrazione di ciò l'articolo 102a lettera c D-LNA prevede che la Confederazione possa concedere agli aeroporti nazionali anche mutui, fideiussioni o garanzie.

Capoverso 2

Questa disposizione affida al nostro Collegio il compito di disciplinare le condizioni per la partecipazione della Confederazione in società che forniscono servizi nei settori delle operazioni di assistenza a terra e della manutenzione di aeromobili nonché le condizioni per l'erogazione a tali società o agli aeroporti stessi di mutui,

fideiussioni e garanzie. Il Consiglio federale disciplina anche le ulteriori condizioni e oneri correlati. Deve, in particolare, provvedere affinché gli aiuti finanziari siano impiegati esclusivamente per garantire le prestazioni in Svizzera.

Art. 103 **Esame degli aiuti pubblici**

Se vengono accordati fondi federali, si applica l'articolo 103 LNA. Ai sensi della lettera a di questo articolo la Commissione della concorrenza (COMCO) verifica se i progetti di decisioni del Consiglio federale che favoriscono singole imprese o rami di produzione rientranti nel campo d'applicazione dell'Accordo aereo con l'UE, segnatamente le prestazioni e le partecipazioni di cui agli articoli 101 e 102 LNA, sono compatibili con l'articolo 13 del suddetto Accordo. Vi rientrano anche eventuali partecipazioni o aiuti finanziari basati sul nuovo articolo 102a D-LNA. In tal caso la COMCO dovrà quindi essere coinvolta quanto prima

3 Ripercussioni

3.1 Ripercussioni per la Confederazione

3.1.1 Ripercussioni finanziarie

La richiesta, sottoposta all'approvazione del Parlamento, di un credito d'impegno di 600 milioni di franchi e di un conseguente credito aggiuntivo di pari importo per sostenere le imprese dell'indotto attive negli aeroporti nazionali potrebbe portare nel breve periodo a corrispondenti deflussi di fondi. Tuttavia, poiché non è ancora noto in quale forma e in quale entità potrebbe essere necessario un sostegno da parte della Confederazione, tali crediti non possono essere quantificati. Anche nel caso di un simile sostegno federale è richiesta un'adeguata indennità per la Confederazione.

3.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

L'attuazione della modifica alla LNA chiesta con il presente messaggio porterà nel breve periodo a un leggero aumento del carico di lavoro nei servizi interessati dell'Amministrazione. Se la Confederazione dovesse partecipare a società che forniscono servizi nei settori delle operazioni di assistenza a terra e della manutenzione di aeromobili, siederebbe anche nei rispettivi organi. L'Amministrazione dispone delle conoscenze e risorse a ciò necessarie (prima di tutto DFF/AFF e DATEC/UFAC).

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

Considerata l'importanza economica qui sopra illustrata degli aeroporti nazionali, l'intero Paese beneficerà del fatto che questi ultimi possano mantenere senza interruzioni la propria funzione di porte della Svizzera verso il mondo.

3.3 Ripercussioni sull'economia

L'importanza economica degli aeroporti nazionali e delle imprese che qui forniscono prestazioni nei settori delle operazioni di assistenza a terra e della manutenzione di aeromobili è già stata illustrata nel capitolo 1. Si rimanda pertanto a tali spiegazioni.

3.4 Altre ripercussioni

È evidente che non ci si aspettano ripercussioni dirette del presente progetto sulla società, sull'ambiente o in altri settori, ad esempio nella politica estera. Questi aspetti, pertanto, non sono stati esaminati.

4 Aspetti giuridici

4.1 Costituzionalità

Il presente progetto si basa sull'articolo 87 Cost. Questo articolo conferisce alla Confederazione la facoltà di legiferare in materia di aviazione e astronautica. L'articolo 165 Cost. conferisce al Parlamento la facoltà di dichiarare urgenti le leggi federali la cui entrata in vigore non possa essere ritardata.

4.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

La revisione della LNA richiesta con il presente messaggio riguarda un settore del traffico aereo in cui la Svizzera si è impegnata tramite accordi internazionali all'adempimento di disposizioni internazionali. Si tratta di impegni internazionali che derivano principalmente dall'Accordo aereo con l'UE. Ai sensi degli articoli 13 e 14 del suddetto Accordo gli aiuti statali sono consentiti solo a determinate condizioni. L'UE ha fissato chiare regole per la concessione di aiuti statali. Sulla base di tali regole ha definito una prassi, alla quale anche la Svizzera deve attenersi nei limiti del campo di applicazione dell'Accordo aereo.

Viste le dimensioni degli attuali danni economici per il sistema aeronautico europeo, la Commissione europea sta elaborando diversi pacchetti di misure per consentire agli Stati membri di ricorrere in breve tempo anche a misure di sostegno molto ampie. La compatibilità delle misure di sostegno svizzere con le disposizioni dell'Accordo aereo deve essere valutata anche alla luce delle misure decise dall'UE e dai suoi Stati membri.

L'articolo 13 capoverso 2 lettera b dell'Accordo prevede che gli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali sono compatibili con tale Accordo. Questa disposizione corrisponde all'articolo 107 capoverso 2 lettera b del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Nell'UE la prassi in materia di aiuti statali definita dalla Commissione europea prevede un «Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19».⁸ La Commissione considera la pandemia di COVID-19 un «altro evento eccezionale» di cui alla suddetta disposizione del TFUE. Su questa base possono essere remunerati solo i danni effettivi.

L'articolo 13 capoverso 3 lettera b dell'Accordo prevede la possibilità di concedere «aiuti destinati a [...] porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di una parte contraente». Questa disposizione corrisponde all'articolo 107 capoverso 3 lettera b TFUE. Anche in questo caso in seno all'UE vale il «Quadro temporaneo», il quale consente agli Stati membri di ricorrere in breve tempo anche a misure di sostegno molto ampie. Al momento non sono ancora state prese tutte le decisioni in merito a portata e contenuto di queste misure.

La presente modifica urgente della LNA non prevede misure concrete. Il suo obiettivo è la creazione di condizioni quadro nazionali che consentano di elaborare piani di sostegno adeguati. Vista l'incertezza in merito ai contenuti delle misure europee, è importante fissare nella LNA condizioni quadro il più possibile aperte. È implicito che le misure svizzere saranno compatibili con il diritto internazionale applicabile per la Svizzera. Un'applicazione conforme al diritto internazionale presuppone che le misure previste a livello nazionale siano compatibili con gli impegni internazionali. È questo lo scopo dell'esame degli aiuti pubblici affidato alla Commissione della concorrenza.

4.3 Conformità alla legge sui sussidi

I crediti di cui si chiede l'approvazione con il presente messaggio si basano sulla modifica alla LNA proposta (nuovo articolo 102a). Il capoverso 2 di questo articolo prevede che Consiglio federale disciplini le condizioni e gli oneri per la concessione dei sussidi. Il nostro Collegio deve, in particolare, provvedere affinché gli aiuti finanziari siano impiegati esclusivamente per garantire le prestazioni in Svizzera. Inoltre, ci lasciamo guidare dai principi dell'interesse pubblico, dell'effettività e dell'efficienza nonché a quello della limitazione temporale: i requisiti di cui agli articoli 6 e 7 della legge sui sussidi (LSu⁹) per la concessione di aiuti finanziari sono pertanto soddisfatti.

4.4 Delega di competenze legislative

L'articolo 3 LNA conferisce al nostro Collegio la competenza di emanare disposizioni esecutive in materia di navigazione aerea. L'articolo 102a capoverso 2 D-LNA intende inoltre conferirgli la facoltà di disciplinare le condizioni per le misure da prendere come pure le condizioni e gli oneri per l'erogazione degli aiuti finanziari. Spetta infine al nostro Collegio provvedere affinché gli aiuti finanziari siano impiegati esclusivamente per garantire le prestazioni in Svizzera.

⁸ C(2020) 1863 del 19 marzo 2020; modificata con C(2020) 2215 del 3 aprile 2020.

⁹ RS 616.1

