

**Messaggio
concernente la costruzione di una nuova torre di controllo
per i servizi della sicurezza aerea sull'aeroporto
di Ginevra**

del 4 luglio 1979

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Ci pregiamo sottoporvi, con proposta di accettazione, un disegno di decreto federale concernente lo stanziamento di franchi 12 300 000 a titolo di credito d'opera per la costruzione di una nuova torre di controllo per i servizi della sicurezza aerea sull'aeroporto di Ginevra.

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

4 luglio 1979

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Hürlimann

Il cancelliere della Confederazione, Huber

Compendio

Lo sviluppo del traffico aereo richiede un potenziamento continuo della sicurezza aerea ed il suo costante miglioramento tecnico; arrestarsi in questo campo significherebbe mettere in dubbio sia la sicurezza, sia la fluidità del traffico aereo. Le spese del servizio della sicurezza aerea sono a carico della Confederazione, che conseguentemente può riscuotere delle tasse.

Dal 1949 il controllo d'aerodromo dei servizi della sicurezza aerea di Ginevra è situato nella torre di controllo della vecchia aerostazione. A causa degli ingrandimenti eseguiti d'allora in poi e della messa in servizio di aeromobili di grande capacità, la visibilità sulle piste, vie di circolazione e area di traffico è peggiorata in modo tale da rendere necessaria la costruzione di una nuova torre di controllo. Per la nuova torre, che diverrà proprietà della Confederazione, è stato possibile trovare un'ubicazione appropriata. Il Canton Ginevra è disposto ad accordare alla Confederazione un diritto di superficie gratuito, distinto e permanente. Le spese di costruzione e sistemazione sono valutate a franchi 12 300 000. Questo importo rappresenta il credito d'opera richiesto.

La torre di controllo serve alla sicurezza aerea locale. Le spese d'esercizio e di capitale sono interamente coperte dalle tasse per la sicurezza aerea.

1 Parte generale

11 Elementi di base

111 Regolamentazione legale

La Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (RU 1971 1299), di cui la Svizzera fa parte dal 1947, obbliga gli Stati contraenti (art. 28) ad esercitare le installazioni della sicurezza aerea conformemente alle sue norme ed alle raccomandazioni promulgate in virtù delle medesime.

La legge sulla navigazione aerea (RS 748.0) dispone, all'articolo 40, che il Consiglio federale organizza il servizio della sicurezza aerea, mentre le spese sono a carico della Confederazione giusta l'articolo 48; conseguentemente, nell'articolo 3 capoverso 3 la legge dà al Consiglio federale la facoltà di riscuotere delle tasse.

Il decreto del Consiglio federale del 10 giugno 1968 (RS 748.132.1) concernente l'organizzazione del servizio della sicurezza aerea stabilisce di quali organi è composto questo servizio e come sono suddivise le competenze.

Infine, l'ordinanza del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie del 30 settembre 1968 (RS 748.132.11) concernente l'organizzazione del servizio svizzero della sicurezza aerea stabilisce in modo particolare che la pianificazione generale e la sorveglianza diretta dell'esercizio spettano all'Ufficio federale dell'aviazione civile, mentre la Radio Svizzera SA è incaricata contrattualmente di assicurare i servizi essenziali.

112 Compiti della sicurezza aerea

La sicurezza aerea deve garantire uno svolgimento sicuro e fluido del traffico aereo e terrestre sulle aree di movimento degli aeroporti. All'uopo risultano necessari, oltre all'importante controllo della circolazione aerea, il servizio d'informazione aeronautico, il servizio delle telecomunicazioni, il servizio degli ostacoli alla navigazione aerea, il servizio meteorologico aeronautico, nonché la preparazione e la manutenzione delle installazioni tecniche.

Il compito principale dei servizi del controllo della navigazione aerea consiste nel garantire la distanza minima prevista fra aeromobili e nel mantenere uno svolgimento fluido e funzionale del traffico. Questi servizi sono suddivisi in: controllo d'aerodromo, controllo d'avvicinamento e controllo regionale.

Il servizio d'informazione aeronautica si compone di un servizio centrale e dei servizi locali d'informazione sugli aeroporti. Il servizio centrale pubblica tutte le informazioni che debbono essere messe a disposizione dei piloti negli «Avvisi al personale incaricato delle operazioni aeree (NOTAM)» e nella «Pubblicazione d'informazione aeronautica svizzera (AIP)».

Il servizio delle telecomunicazioni è responsabile della trasmissione di tutte le informazioni della sicurezza aerea, compresi i messaggi meteorologici aeronautici.

Il servizio degli ostacoli alla navigazione aerea valuta il pericolo che possono rappresentare per la navigazione aerea le costruzioni e gli altri ostacoli artificiali. Esso fa in modo che questi ostacoli siano resi noti ai piloti per mezzo del servizio d'informazione aeronautica.

Il servizio meteorologico aeronautico — affidato all'Istituto di meteorologia — raggruppa i messaggi meteorologici provenienti dal mondo intero e compila le previsioni meteorologiche nella forma richiesta dalla navigazione aerea.

La preparazione e la manutenzione di tutti gli equipaggiamenti tecnici che sono a disposizione dei suddetti servizi incombono al servizio tecnico. Ciò vale anche per gli aiuti alla navigazione.

113 Organizzazione

La sicurezza aerea civile si suddivide nel seguente modo:

L'Ufficio federale dell'aviazione civile è incaricato della pianificazione generale e dell'amministrazione finanziaria, della sorveglianza diretta dell'esercizio, del servizio centrale d'informazione aeronautica e del servizio degli ostacoli alla navigazione aerea.

L'Istituto di meteorologia assicura il servizio meteorologico aeronautico ed il servizio centrale di telecomunicazione.

I seguenti servizi spettano alla Radio Svizzera SA:

- servizio del controllo della circolazione aerea e servizio d'informazione di volo,
- servizio locale d'informazione aeronautica (a Ginevra assunto dall'esercente dell'aeroporto),
- servizio locale di telecomunicazione,
- servizio tecnico.

12 Sviluppo ed evoluzione futura della sicurezza aerea

121 Storia

Gli inizi della sicurezza aerea in Svizzera risalgono a 50 anni fa. A quell'epoca essa era composta solo di una rete radio incaricata di trasmettere informazioni fra i servizi di controllo ed i piloti. Ogni aeroporto fissava la rete necessaria ai suoi bisogni. In seguito sono sorti centri di sicurezza aerea negli aeroporti di Ginevra e di Zurigo, e la Svizzera è stata suddivisa in due regioni d'informazione di volo, Ginevra e Zurigo. Questa suddivisione pragmatica è ancora giustificata ai nostri giorni; una riunione delle due regioni d'informazione di volo creerebbe infatti problemi politici e sociali e non sarebbe di alcun vantaggio finanziario o tecnico.

Il periodo del dopoguerra conobbe la trasformazione della navigazione assistita in navigazione autonoma, grazie all'introduzione delle vie aeree determinate dai radiofari. Contemporaneamente, gli aeroporti si equi-

paggiarono con sistemi d'atterraggio strumentale (ILS). Questa rete di stazioni terrestri permette attualmente al pilota di determinare egli stesso la posizione e di mantenere la rotta scelta. Tuttavia, in questo modo, egli conosce soltanto la propria posizione; la distanza di sicurezza dagli altri aeromobili è affidata all'organizzazione a terra. In questo modo è nato il controllo della circolazione aerea.

All'inizio, lo scaglionamento era fatto sulla base dei rapporti di posizione trasmessi radiotelefonicamente dai piloti. Agli inizi degli anni 60 furono introdotti i radar che fornivano sui loro schermi ai controllori della circolazione aerea un'immagine più precisa della situazione aerea. In seguito la guida degli aeromobili per mezzo del radar sostituì viepiù il vecchio sistema dello scaglionamento. Oggidì — accanto ai collegamenti radio con gli aeromobili — il radar costituisce l'aiuto più prezioso del controllore della circolazione aerea.

122 **Esigenze future**

Il compito essenziale della sicurezza aerea è di aumentare, nonostante il costante sviluppo del traffico, non solo la sicurezza e la regolarità della navigazione aerea, ma anche — nella misura del possibile — la sua redditività.

Si possono riassumere nel seguente modo gli obiettivi della sicurezza aerea:

- Sicurezza: Il volo a vista civile, che non è ancora sotto controllo, deve essere sottoposto anch'esso al controllo della circolazione aerea e, nel contempo, va separato ancora più nettamente di quanto non sia avvenuto finora dal resto del traffico aereo. Onde eliminare nella misura del possibile qualsiasi errore umano, conviene mettere a disposizione del controllo della sicurezza aerea aiuti tecnici che regolino automaticamente l'assieme d'informazioni in continuo afflusso, le analizzino e le presentino sotto una forma facilmente comprensibile. Gli edifici e i posti di lavoro del personale devono essere adattati ai compiti della sicurezza aerea.
- Utilizzazione ottimale dello spazio aereo: Per principio essa può essere raggiunta solo se si riduce la distanza minima prescritta fra aeromobili nello spazio aereo e se le diverse categorie di utenti utilizzano lo stesso spazio aereo in modo coordinato. Il controllore della navigazione aerea deve essere informato nel modo più completo, più preciso e più rapido possibile, ciò che può avvenire soltanto per mezzo di calcolatori elettronici.
- Regolarità: In primo luogo il pilota dovrebbe poter atterrare con qualsiasi tempo; tuttavia il controllore della circolazione aerea manterrà le sue mansioni di controllo. La via da seguire in merito è ormai chiaramente tracciata: gli aiuti elettronici all'atterraggio devono essere perfezionati e con essi i sistemi di misurazione che permettono di prevedere le situazioni meteorologiche locali.

123 Traffico

Dal 1960, il traffico aereo civile controllato dai centri della sicurezza aerea di Ginevra si è sviluppato nel seguente modo:

TORRE DI CONTROLLO			CENTRO DI CONTROLLO REGIONALE		
Anno	Atterraggi e decolli	Indice	Anno	Traffico nella regione di controllo	Indice
1960	55 760	100	1960	60 420	100
1970	113 500	204	1970	204 600	339
1975	123 100	220 100	1975	269 700	446 100
1976	134 400	241 109	1976	273 800	453 102
1977	137 700	247 112	1977	280 100	464 104
1978	136 900	246 111	1978	284 500	471 106

Invero l'introduzione degli aeromobili di grande capacità e l'aumento del prezzo del carburante potrebbero indurre ad ipotizzare una diminuzione dei movimenti di aeromobili controllati dalla torre; invece, nonostante tali fattori, se ne deve realisticamente prevedere un aumento annuo del 2 per cento. Il tasso d'aumento per il centro di controllo regionale è valutato addirittura al 3 per cento. Da ciò risultano, per il 1985, circa 157 300 movimenti per la torre di controllo e circa 350 000 movimenti per il centro di controllo regionale.

124 Effettivo del personale

L'aumento del volume del traffico ha avuto quale conseguenza diretta, per la sicurezza aerea, che la quantità d'informazioni da elaborare è fortemente aumentata e che il lavoro di controllo della circolazione ha dovuto essere suddiviso in parecchi settori. Per questo motivo l'effettivo del personale di terra ha seguito una curva ascendente analoga a quella del traffico aereo. Per il futuro si può prospettare un tasso d'aumento inferiore.

SERVIZI DELLA SICUREZZA AEREA			TORRE DI CONTROLLO		
Anno	Effettivo del personale	Indice	Anno	Effettivo del personale	Indice
1960	95	100	1960	18	100
1970	219	231	1970	33	183
1975	298	314	1975	38	211
1976	296	312	1976	40	222
1977	293	308	1977	43	239
1978	296	312	1978	44	244

Per un aumento ridotto dell'effettivo del personale dell'1 per cento annuo, occorre calcolare un totale di 317 persone fino al 1985 e di 332 persone nel 1990, di cui circa 48 controllori della circolazione aerea per il controllo d'avvicinamento e il controllo d'aerodromo.

2 Il progetto

21 Elementi di base

Dalla torre, il controllo d'avvicinamento e il controllo d'aerodromo sorvegliano il traffico che si svolge nei dintorni dell'aeroporto, nonché il traffico degli aeromobili e veicoli terrestri che circolano sulle piste e vie di circolazione. Questi due servizi sono responsabili, nei limiti di detto perimetro, dell'andamento sicuro e fluido del traffico.

Per meglio assolvere i suoi compiti, il controllo d'aerodromo deve avere, oltre agli aiuti tecnici di cui dispone, una veduta diretta sul sistema delle piste, sulle vie di circolazione, sull'area di traffico e sulle traiettorie d'avvicinamento e di decollo; anche il controllo d'avvicinamento, che lavora con il radar, è parimenti interessato ad avere una visuale diretta. Il controllo d'aerodromo e il controllo d'avvicinamento cooperano strettamente.

Durante la circolazione a terra, l'avvicinamento e il decollo, il controllore della circolazione aerea segue visualmente i movimenti degli aeromobili. Le sue osservazioni lo aiutano in modo decisivo a fissare la separazione necessaria fra i diversi aeromobili. Se la visibilità diminuisce, il controllore può sorvegliare, a parità di sicurezza, solo un numero ridotto d'aeromobili. La vista diretta può essere sostituita con mezzi elettronici solo a scapito della capacità; è il caso per esempio quando s'avverano cattive condizioni meteorologiche e i voli a vista non possono essere autorizzati. A Ginevra questi costituiscono all'incirca il 30 per cento della totalità dei movimenti. Una torre di controllo sufficientemente alta con buona visione panoramica facilita in larga misura il lavoro del controllore della circolazione aerea.

L'attuale torre di controllo è stata eretta nel 1949 sulla vecchia aerostazione, divenuta in seguito l'edificio di carico. La torre risponde sempre meno alle esigenze ed è ormai obsoleta. Il prolungamento in direzione nord-est della pista, che è passata dai 2 ai 4 chilometri, nonché l'ingrandimento delle relative vie di rullaggio e dell'area di traffico hanno avuto come conseguenza che il centro di gravità dell'aeroporto si è spostato verso l'attuale aerostazione terminata nel 1968. La torre è venuta così a trovarsi alla periferia della zona di traffico da controllare. Per di più la costruzione di edifici satelliti sul terreno dell'aeroporto, nonché la messa in servizio di aeromobili viepiù grandi hanno provocato grossi inconvenienti: gli aeromobili di grande capacità possono essere alti anche 20 metri e lunghi addirittura 70, onde, assieme ai nuovi edifici costruiti, costituiscono severi intralci alla visuale e mascherano alla torre di controllo, la cui altezza è di soli 24 metri, certe parti del sistema delle piste, delle vie di circolazione e dell'area di traffico. Dato che in avvenire gli aeromobili di grande capacità che servono Ginevra saranno ancora più numerosi, anche le superfici mascherate saranno viepiù grandi. È per questo che diventa sempre più urgente costruire una nuova torre di controllo che sia situata in una posizione più centrale e che risulti soprattutto più alta di quella attuale.

La nuova costruzione dovrebbe innalzarsi in prossimità del centro del traffico, vicino alla nuova aerostazione. Torna opportuno, all'occorrenza, utilizzare la più grande altezza di costruzione possibile, vale a dire all'incirca 44 metri; si potranno così guadagnare 20 metri rispetto alla torre di controllo attuale. Questa altezza massima di costruzione è determinata dalle superfici che delimitano gli ostacoli. Queste superfici calcolate definiscono, nei dintorni dell'aeroporto, lo spazio aereo che deve rimanere libero affinché sia garantita una sicura attività di volo. Lo sviluppo futuro dell'aeroporto impedisce la costruzione della torre di controllo a nord-est dell'aerostazione; a sud-ovest di questa, 200 metri circa a nord-est dell'attuale torre di controllo, è stato possibile trovare un'ubicazione soddisfacente. La nuova costruzione verrà quindi a trovarsi nelle vicinanze — 800 metri circa — dell'edificio d'esercizio e di quello delle officine dei servizi della sicurezza aerea di Ginevra. In un raggio di 500 metri si troveranno la mensa del personale, l'ufficio postale, la stazione degli autobus, la banca e altri negozi dell'aerostazione. La torre di controllo sarà accessibile unicamente dalle entrate sorvegliate del recinto dell'aeroporto.

Il Cantone di Ginevra è disposto a mettere gratuitamente a disposizione della Confederazione il terreno necessario alla costruzione della torre di controllo. A quest'uopo costituirà a favore della Confederazione un diritto di superficie gratuito, distinto e permanente, che coprirà una area di 1 014 m².

23 Descrizione del progetto

La nuova torre di controllo, composta da sei piani aventi ciascuno una funzione ben distinta, si sviluppa attorno ad un nucleo centrale che racchiude tutti i raccordi e condotte verticali che collegano i piani e le installazioni tecniche fra di loro. Per ragioni di sicurezza, il fusto costruito in calcestruzzo armato è incombustibile.

Il *piano interrato*, che ha una base di metri 20,35 su 26,30, ospita le installazioni per l'alimentazione di corrente elettrica permanente (gruppo elettrogeno diesel, quadro di distribuzione, invertitori, batterie) e un locale di trasformatori riservato ai servizi industriali.

Siccome le calorie necessarie vengono fornite dalla centrale di riscaldamento dell'aeroporto, sarà prevista soltanto una sottostazione termica.

Il *pianterreno*, dalle identiche dimensioni del nucleo centrale (6,00 metri su 6,00) contiene l'accesso all'ascensore, al montacarichi e alle scale.

I *due piani tecnici* si trovano l'uno sopra l'altro a metri 19,80 e 23,50 dal suolo. Ospitano esclusivamente locali destinati all'apparecchiatura d'equipaggiamento tecnico generale (ventilazione, climatizzazione, elettricità) e all'equipaggiamento della sicurezza aerea (gruppi radar e telecomunicazioni, apparecchiatura per il controllo d'aerodromo e il controllo d'avvicinamento, telecomando delle luci di pista).

Il piano del controllo d'avvicinamento e di decollo risulta cruciforme, essendosi ricercata la massima visibilità col disporre i locali attorno al tronco centrale. Oltre al locale d'esercizio — d'una superficie di 89 m² — del controllo d'avvicinamento e di decollo, questo piano contiene uffici e guardaroba per il personale. Con quattro sostegni si è provveduto a ridurre l'aggetto di questo piano che, nella sua massima estensione, misura metri 21,90 e si trova a 30 metri da terra.

Il piano della vedetta è situato a metri 36,20 da terra. La sua forma quadrata è stata scelta per via della posizione delle piste e per ridurre il più possibile i riflessi sulle superfici vetrate. Le pareti esterne, inclinate e completamente vetrate, offrono ai controllori una visibilità ottimale.

Questi due ultimi piani si trovano direttamente sopra ai piani tecnici; essi sono collegati direttamente per evitare, grazie a cablaggi di lunghezza ridotta, perdite di energia e segnali di cattiva qualità.

Tutti i locali sono climatizzati poiché le finestre non si possono aprire a causa dell'altezza e dell'isolazione acustica.

La costruzione non supera in nessun punto le superfici che delimitano gli ostacoli (464,00 metri d'altitudine).

24 Spese di costruzione e d'installazione

Il preventivo allestito secondo il piano delle spese di costruzione è il seguente (indice dei costi di costruzione al 1° settembre 1978 = 103,1 punti; base 1977 = 100 punti):

	Fr.	Fr.
Acquisto del terreno		
Equipaggiamento del terreno	542 000	
Lavori preparatori	528 000	
Edificio	6 267 000	
Installazioni d'esercizio	2 329 000	
Sistemazioni esterne	140 000	
Spese secondarie	84 000	
Imprevisti	580 000	
	<hr/>	
Spese di costruzione	10 470 000	
Mobili	30 000	10 500 000
	<hr/>	
Equipaggiamento della sicurezza aerea		1 800 000
		<hr/>
Credito richiesto		12 300 000

Le spese di costruzione corrispondono alla situazione attuale dei prezzi sul mercato edilizio.

25 Probabile durata d'utilizzazione

La nuova torre di controllo permetterà sull'aeroporto di Ginevra un traffico fluido e sicuro; essa risponderà ai bisogni della sicurezza aerea probabil-

mente fino alla sistemazione finale dell'aeroporto, ovverossia per almeno 20 anni. Sarà forse necessario un giorno, onde sgravare la torre di controllo prevista, costruirne una supplementare per sorvegliare il traffico sulla pista erbosa.

26 Ripercussioni sull'effettivo del personale

Le modificazioni previste non hanno influsso sull'effettivo del personale.

27 Ripercussioni sulle spese d'esercizio e di capitale

Le spese per il riscaldamento, l'elettricità, la pulizia e la manutenzione saranno proporzionali all'aumento della grandezza dei locali disponibili e all'autonomia della nuova torre di controllo sul piano della costruzione e dell'esercizio. Al contrario, le spese per la pigione diminuiranno giacché la torre di controllo ed alcuni locali indispensabili al suo esercizio non dovranno più essere presi in affitto nell'edificio del carico. Le spese supplementari totali d'esercizio sono valutate a franchi 90 000 netti. Questo importo corrisponde a circa l'1 per cento delle spese d'esercizio della sicurezza aerea locale.

Supponendo un interesse sul capitale del 5 per cento, un ammortamento di 20 anni degli investimenti di costruzione e un ammortamento di 8 anni degli investimenti per i mobili e l'equipaggiamento della sicurezza aerea, le spese di capitale aumentano di franchi 1 100 000.

3 Finanziamento

31 Piano d'investimento

Gli investimenti per il progetto ammontano a franchi 12 300 000. È previsto di mettere in servizio la nuova torre di controllo nel corso del 1983. Il progetto è stato incluso nell'insieme del piano d'investimento della Confederazione secondo la sequenza prevista. L'importo annuo delle spese verrà iscritto nel preventivo.

32 Ripercussioni sulle tasse di sicurezza aerea

L'articolo 3 capoverso 3 della legge del 21 dicembre 1948 (RS 748.0) sulla navigazione aerea ci autorizza a riscuotere tasse. Il presente progetto serve alla sicurezza aerea locale. La riscossione delle tasse locali di sicurezza aerea è disciplinata dalla nostra ordinanza del 21 novembre 1973 (RS 748.112.13). La tassa è fissata sulla base della percentuale delle tasse d'atterraggio; essa è riscossa dagli esercenti degli aeroporti. La percentuale è fissata in modo tale che siano completamente coperte le spese della sicurezza aerea locale.

A causa della costruzione di una nuova torre di controllo, le compagnie aeree dovranno sopportare, quali utenti dei servizi della sicurezza aerea dell'

aeroporto di Ginevra, oneri annui supplementari che ammonteranno a franchi 1 200 000; oltre alle spese d'esercizio anche le spese di capitale sono coperte dalla riscossione di tasse.

4 Costituzionalità

Giusta l'articolo 37^{ter} della Costituzione, la legislazione sulla navigazione aerea è di competenza della Confederazione. L'articolo 40 della legge del 21 dicembre 1948 (RS 748.0) sulla navigazione aerea ci autorizza ad organizzare il servizio della sicurezza aerea, ciò che abbiamo fatto mediante il nostro decreto del 10 giugno 1968 (RS 748.132.1) concernente l'organizzazione del servizio della sicurezza aerea e, per delega, nell'ordinanza del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie del 30 settembre 1968 (RS 748.132.11). Viste queste disposizioni (vedi art. 2 cpv. 2 e art. 3 cpv. 4 dell'ordinanza del 30 settembre 1968), la Radio Svizzera SA è stata incaricata contrattualmente di assicurare su ampia scala il servizio della sicurezza aerea. Secondo il contratto del 30 dicembre 1969 la Confederazione rimborsa alla Radio Svizzera SA tutte le spese derivanti dall'esecuzione del suo mandato; il contratto stabilisce inoltre che la Confederazione mette a disposizione della Radio Svizzera SA i terreni, gli edifici, le installazioni e gli apparecchi necessari alla sicurezza aerea.

Disegno

**Decreto federale
concernente la costruzione di una nuova torre di controllo
per i servizi della sicurezza aerea sull'aeroporto
di Ginevra**

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 40 della legge federale del 21 dicembre 1948 ¹⁾ sulla navigazione aerea;

visto l'articolo 24 della legge federale del 18 dicembre 1968 ²⁾ concernente la gestione finanziaria della Confederazione;

visto l'articolo 1 del decreto federale del 14 marzo 1972 ³⁾ concernente le domande di crediti per acquisti di fondi e per costruzioni;

visto il messaggio del Consiglio federale del 4 luglio 1979 ⁴⁾,

decreta:

Art. 1

È stanziato un credito d'opera di 12 300 000 franchi per la costruzione e l'equipaggiamento di una torre di controllo per i servizi della sicurezza aerea sull'aeroporto di Ginevra.

Art. 2

I pagamenti annualmente occorrenti vanno iscritti nel bilancio di previsione.

Art. 3

¹⁾ La Direzione delle costruzioni federali sorveglia l'esecuzione dei lavori.

²⁾ L'Ufficio federale dell'aviazione civile sorveglia l'acquisto dell'equipaggiamento della sicurezza aerea.

Art. 4

¹⁾ Il presente decreto non è d'obbligatorietà generale; esso non sottostà a referendum.

²⁾ Esso entra in vigore il giorno della promulgazione.

¹⁾ RS 748.0

²⁾ RS 611.0

³⁾ FF 1972 I 760

⁴⁾ FF 1979 II 481

Messaggio concernente la costruzione di una nuova torre di controllo per i servizi della sicurezza aerea sull'aeroporto di Ginevra del 4 luglio 1979

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1979
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	30
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	79.041
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.07.1979
Date	
Data	
Seite	481-492
Page	
Pagina	
Ref. No	10 112 923

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.