

# Legge federale sulla navigazione aerea (LNA<sup>1</sup>)

del 21 dicembre 1948 (Stato 1° giugno 2012)

---

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,*

visti gli articoli 87 e 92 della Costituzione federale<sup>2</sup> (Cost.);<sup>3</sup>  
visto il messaggio del Consiglio federale del 23 marzo 1945<sup>4</sup>,  
*decreta:*

## **Parte prima: Principi della navigazione aerea**

### **Titolo primo: Spazio aereo e superficie terrestre**

#### **Capo primo: Sovranità sullo spazio aereo e suoi effetti**

#### **Art. 1<sup>5</sup>**

I. Uso dello  
spazio aereo  
svizzero  
1. Principio e  
definizioni

<sup>1</sup> L'uso dello spazio aereo svizzero da parte di aeromobili o di ordigni balistici è autorizzato entro i limiti della presente legge, della legislazione federale in generale e degli accordi internazionali che vincolano la Svizzera.

<sup>2</sup> Si considerano aeromobili, ai sensi della presente legge, gli apparecchi volanti che possono sostenersi nell'atmosfera per mezzo di reazioni dell'aria diverse da quelle dell'aria sul suolo (veicoli a cuscinetto d'aria).

<sup>3</sup> Si considerano ordigni balistici, ai sensi della presente legge, gli apparecchi volanti che non rientrano nella categoria degli aeromobili.

<sup>4</sup> Per servizio della sicurezza aerea si intendono, ai sensi della presente legge, tutti i servizi che garantiscono uno svolgimento sicuro, ordinato e fluido del traffico aereo.

RU 1950 I 479

<sup>1</sup> Abbreviazione introdotta dal n. I della LF del 24 giu. 1977, in vigore dal 1° gen. 1978 (RU 1977 2110; FF 1976 III 1235).

<sup>2</sup> [CS 1 3]. A queste disp. corrispondono ora gli art. 87 e 92 della Cost. del 18 apr. 1999 (RS 101).

<sup>3</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>4</sup> FF 1945 481

<sup>5</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540).

**Art. 2<sup>6</sup>**

2. Aeromobili e ordigni balistici ammessi alla circolazione

<sup>1</sup> Sono ammessi alla circolazione nello spazio aereo svizzero, fatto salvo il capoverso 2:

- a. gli aeromobili svizzeri di Stato;
- b. gli aeromobili iscritti nella matricola svizzera conformemente all'articolo 52 e muniti dei certificati previsti nell'articolo 56;
- c. gli aeromobili di categorie speciali ai quali si applicano norme particolari (art. 51 e 108);
- d. gli aeromobili stranieri che possono utilizzare lo spazio aereo svizzero in virtù di accordi internazionali;
- e. gli aeromobili che possono utilizzare lo spazio aereo svizzero in virtù di una decisione speciale dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC)<sup>7</sup>.

<sup>2</sup> Il Consiglio federale può escludere dalla circolazione nello spazio aereo svizzero gli aeromobili di categorie speciali per tutelare la sicurezza della navigazione aerea o per motivi inerenti alla protezione dell'ambiente, oppure ammetterli a condizione che organismi appropriati, pubblici o privati, garantiscano i compiti di sorveglianza.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale emana prescrizioni particolari concernenti gli ordigni balistici.

**Art. 3**

II. Vigilanza della Confederazione

1. Autorità federali

<sup>1</sup> Nei limiti delle competenze della Confederazione, il Consiglio federale ha la vigilanza della navigazione aerea su tutto il territorio svizzero. Esso la esercita per mezzo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC)<sup>8</sup>, ....<sup>9</sup>, <sup>10</sup>

<sup>2</sup> Per la vigilanza immediata è istituito l'UFAC come speciale divisione del DATEC.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale stabilisce le norme particolari, segnatamente quelle che concernono le tasse.

<sup>6</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540).

<sup>7</sup> Nuova espressione giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263). Di detta mod. è tenuto conto in tutto il presente testo.

<sup>8</sup> Nuova espressione giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263). Di detta mod. è tenuto conto in tutto il presente testo.

<sup>9</sup> Per. abrogato dal n. I della LF del 1° ott. 2010, con effetto dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>10</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 16 dic. 2005, in vigore dal 1° giu. 2006 (RU 2006 1989; FF 2005 3479).

**Art. 3a**<sup>11</sup>1a. Accordi internazionali<sup>12</sup>

<sup>1</sup> Il Consiglio federale può concludere accordi internazionali concernenti:

- a. il traffico aereo internazionale;
- b. la sicurezza aerea;
- c. il servizio della sicurezza aerea;
- d. lo scambio di dati aeronautici.

<sup>2</sup> Gli accordi concernenti la sicurezza aerea e il servizio della sicurezza aerea possono contenere in particolare disposizioni concernenti:

- a. la vigilanza, incluse le sanzioni;
- b. la delega di singoli settori o competenze di vigilanza a istituzioni internazionali.

<sup>3</sup> Gli accordi concernenti il servizio della sicurezza aerea possono:

- a. contenere disposizioni relative alla responsabilità per i danni causati nell'ambito della fornitura di servizi della sicurezza aerea; queste disposizioni possono derogare alla legge del 14 marzo 1958<sup>13</sup> sulla responsabilità;
- b. prevedere che il servizio della sicurezza aerea possa coprire regioni transfrontaliere.

<sup>4</sup> Se, in applicazione di un accordo concernente il servizio della sicurezza aerea, è tenuta a versare indennizzi per danni causati illecitamente da un fornitore svizzero di servizi della sicurezza aerea, la Confederazione ha diritto di regresso nei confronti di quest'ultimo.

**Art. 3b**<sup>14 15</sup>1b. Collaborazione con autorità straniere<sup>16</sup>

L'UFAC può concludere con autorità aeronautiche estere o istituzioni internazionali accordi concernenti la collaborazione amministrativa e tecnica, in particolare in materia di:<sup>17</sup>

- 11 Introdotta dal n. I della LF del 18 giu. 1993 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540). Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).
- 12 Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).
- 13 RS **170.32**
- 14 Originario art. 3<sup>bis</sup>
- 15 Introdotta dal n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU **1973** 1738; FF **1971** I 197).
- 16 Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540).
- 17 Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

- a. vigilanza sulle imprese di navigazione aerea;
- b.<sup>18</sup> servizio di sicurezza aerea;
- c. ricerche e salvataggi;
- d.<sup>19</sup> vigilanza sulla costruzione, la navigabilità e la manutenzione di aeromobili;
- e.<sup>20</sup> delega di singole competenze di vigilanza;
- f.<sup>21</sup> simulatori di volo e altri apparecchi elettronici per l'addestramento;
- g.<sup>22</sup> formazione professionale e abilitazione del personale aeronautico, nonché la vigilanza su quest'ultimo;
- h.<sup>23</sup> trattamento e scambio di dati aeronautici.

#### Art. 4<sup>24</sup>

2. Delega della sorveglianza

L'UFAC può delegare singoli settori o competenze di vigilanza alle direzioni degli aerodromi e, con il loro consenso, ai Cantoni, ai Comuni oppure a organizzazioni o persone idonee.<sup>25</sup>

<sup>2</sup> I Governi dei Cantoni interessati saranno sentiti prima di qualsiasi delega di competenze alle autorità comunali.

#### Art. 5<sup>26</sup>

3. ...

<sup>18</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 16 dic. 2005, in vigore dal 1° giu. 2006 (RU **2006** 1989; FF **2005** 3479).

<sup>19</sup> Introdotta dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>20</sup> Introdotta dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>21</sup> Introdotta dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>22</sup> Introdotta dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>23</sup> Introdotta dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>24</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540).

<sup>25</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>26</sup> Abrogato dal n. I della LF del 1° ott. 2010, con effetto dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

**Art. 6<sup>27</sup>**

4. Ricorso 1 Le decisioni fondate sulla presente legge e sulle sue disposizioni d'esecuzione possono essere impugnate mediante ricorso secondo le disposizioni generali sull'amministrazione della giustizia federale.<sup>28</sup>

2 ...<sup>29</sup>

**Art. 6a<sup>30</sup>**

5. Allegati alla Convenzione di Chicago e collaborazione europea 1 Il Consiglio federale può eccezionalmente dichiarare direttamente applicabili taluni allegati, comprese le relative prescrizioni tecniche, della Convenzione del 7 dicembre 1944<sup>31</sup> relativa all'aviazione civile internazionale; per queste disposizioni può prescrivere un modo di pubblicazione speciale e decidere che taluni allegati o parti di allegati non verranno tradotti.

2 Il Consiglio federale può applicare tale disciplinamento pure alle prescrizioni tecniche stabilite nell'ambito della collaborazione tra le autorità aeronautiche europee.

**Art. 6b<sup>32</sup>**

6. Emolumenti 1 L'UFAC riscuote emolumenti per le sue decisioni e per i servizi prestati.

2 Il Consiglio federale determina le aliquote degli emolumenti.

**Art. 7**

III. Limitazioni alla navigazione aerea  
1. Divieto di circolare  
Nell'interesse dell'ordine e della sicurezza pubblica o per ragioni di ordine militare, il Consiglio federale può vietare o limitare in modo temporaneo o permanente l'uso dello spazio aereo o il sorvolo di certe zone.

27 Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540).

28 Nuovo testo giusta il n. 82 dell'all. alla L del 17 giu. 2005 sul Tribunale amministrativo federale, in vigore dal 1° gen. 2007 (RU **2006** 2197; FF **2001** 3764).

29 Abrogato dal n. I della LF del 1° ott. 2010, con effetto dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

30 Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540).

31 RS **0.748.0**

32 Introdotto dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

2. Obbligo di utilizzare un aerodromo, atterramenti esterni<sup>34</sup>

### Art. 8<sup>33</sup>

<sup>1</sup> Con riserva delle eccezioni stabilite dal Consiglio federale, gli aeromobili possono prendere il volo o atterrare soltanto su aerodromi.

<sup>2</sup> Per gli atterramenti d'aeromobili a motore fuori di aerodromi autorizzati è richiesta un'autorizzazione speciale, concessa caso per caso o a tempo determinato.

<sup>3</sup> Gli atterramenti in montagna, in voli di addestramento o di turismo, possono aver luogo solo sulle aree d'atterramento designate dal DATEC d'intesa con il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS) e le competenti autorità cantonali.<sup>35</sup>

<sup>4</sup> La quantità di dette aree sarà ristretta; saranno sistemate zone di silenzio.

<sup>5</sup> Per motivi importanti l'UFAC può concedere, d'intesa con le autorità cantonale e comunale competenti, eccezioni di breve durata alle prescrizioni del capoverso 3.<sup>36</sup>

<sup>6</sup> Il Consiglio federale emana prescrizioni speciali per gli atterramenti in montagna a scopo di perfezionamento delle persone al servizio di organizzazioni svizzere di salvataggio.

<sup>7</sup> Per gli atterramenti in montagna l'UFAC può prescrivere spazi aerei o vie aeree. Sente prima i Governi dei Cantoni interessati.<sup>37</sup>

### Art. 8a<sup>38</sup>

2a. Struttura dello spazio aereo

<sup>1</sup> L'UFAC definisce la struttura dello spazio aereo.

<sup>2</sup> La struttura dello spazio aereo entra in vigore anche se contro di essa è stato interposto ricorso.

### Art. 9

3. Aerodromi e idroscali doganali

<sup>1</sup> Gli aeromobili che si dirigono all'estero o ne provengono possono prendere il volo od atterrare soltanto su aerodromi e idroscali doganali.

<sup>33</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738; FF 1971 I 197).

<sup>34</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>35</sup> Introdotto dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>36</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>37</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>38</sup> Introdotto dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>2</sup> In via eccezionale, la Direzione generale delle dogane può, d'intesa con l'UFAC, autorizzare l'uso di altro campo.

#### Art. 10

4. Varco della frontiera

L'UFAC può designare, d'intesa con la Direzione generale delle dogane, determinati punti tra i quali non può essere varcata la frontiera.

#### Art. 11<sup>39</sup>

IV. Diritto applicabile

<sup>1</sup> Lo spazio aereo che sovrasta la Svizzera è soggetto al diritto svizzero.

<sup>2</sup> Il Consiglio federale può fissare norme speciali per gli aeromobili stranieri, sempreché esse non deroghino alle disposizioni sulla responsabilità civile e a quelle penali della presente legge.

<sup>3</sup> All'estero, a bordo degli aeromobili svizzeri, è applicabile il diritto svizzero, a meno che non sia imperativamente applicabile quello dello Stato ospitante o sorvolato.

<sup>4</sup> Sono, in ogni caso, riservate le disposizioni degli accordi internazionali, le norme riconosciute del diritto internazionale e le disposizioni della presente legge sull'applicabilità territoriale delle disposizioni penali.

#### Art. 11a<sup>40</sup>

I. Utilizzazione abusiva di aeromobili

<sup>1</sup> È vietato ogni uso dello spazio aereo svizzero incompatibile con gli obiettivi della Convenzione del 7 dicembre 1944<sup>41</sup> relativa all'aviazione civile internazionale.

<sup>2</sup> Questa disposizione si applica per analogia anche all'uso all'estero:

- a. di aeromobili svizzeri;
- b. di aeromobili stranieri da parte di un esercente la cui sede principale o residenza permanente si trova in Svizzera.

<sup>39</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 giu. 1963, in vigore dal 1° mag. 1964 (RU 1964 317; BBl 1962 II 717 ediz. ted., FF 1962 II 713 ediz. franc.).

<sup>40</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540).

<sup>41</sup> RS 0.748.0

## Capo secondo: Uso dello spazio aereo e misure di sicurezza<sup>42</sup>

### Art. 12<sup>43</sup>

II. Prescrizioni complete  
1. Competenza

<sup>1</sup> Il Consiglio federale emana le prescrizioni di polizia, in particolare per garantire la sicurezza della navigazione aerea, per prevenire gli attentati, per combattere il rumore, l'inquinamento dell'aria e altri effetti dannosi o molesti inerenti all'impiego di aeromobili.

<sup>2</sup> Esso emana altresì prescrizioni per la protezione della natura.

<sup>3</sup> I Governi dei Cantoni interessati devono essere sentiti prima dell'emanazione di prescrizioni per la prevenzione degli attentati sugli aerodromi.

### Art. 13

2. Autorizzazioni

Il Consiglio federale può subordinare all'autorizzazione preventiva dell'UFAC, specialmente i lanci con paracadute, le ascensioni di palloni frenati, l'organizzazione di manifestazioni aeronautiche pubbliche, nonché l'esecuzione di voli acrobatici e le dimostrazioni acrobatiche a bordo di aeromobili.

### Art. 14<sup>44</sup>

3. Divieti

<sup>1</sup> Nello spazio aereo svizzero sono vietati i voli a velocità supersoniche.

<sup>2</sup> È vietato gettare oggetti da un aeromobile in volo, riservate le eccezioni da determinare dal Consiglio federale.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale può vietare o subordinare a un'autorizzazione dell'UFAC la presa di fotografie aeree e la loro pubblicazione, la pubblicità e la propaganda con aeromobili, come pure il trasporto di determinati oggetti per via aerea.

### Art. 15<sup>45</sup>

4. Provvedimenti speciali

L'UFAC ordina speciali provvedimenti di polizia, segnatamente per garantire la sicurezza di volo e combattere i rumori degli aeromobili, sia all'atto del rilascio d'un'autorizzazione, sia mediante apposita decisione.

<sup>42</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 24 giu. 1977, in vigore dal 1° gen. 1978 (RU 1977 2110; FF 1976 III 1235).

<sup>43</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540).

<sup>44</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738; FF 1971 I 197).

<sup>45</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 giu. 1963, in vigore dal 1° mag. 1964 (RU 1964 317; BBl 1962 II 717 ediz. ted., FF 1962 II 713 ediz. franc.).



**Art. 16**

5. Ispezione Gli organi di vigilanza hanno in ogni tempo diritto di ispezionare gli aeromobili ed il loro contenuto, come pure di verificare tutti i documenti di cui devono essere muniti.

**Art. 17<sup>46</sup>**

6. Atterramenti forzati <sup>1</sup> Se un aeromobile, in stato d'emergenza, deve compiere un atterramento esterno, il comandante è tenuto, terminata l'operazione, a chiedere le istruzioni all'autorità di polizia aerea per il tramite delle autorità locali.
- <sup>2</sup> Nell'attesa l'aeromobile resta, insieme con le persone e le cose che vi si trovano, sotto la vigilanza delle autorità locali.

**Art. 18**

- III. Obbligo di atterrare<sup>47</sup> <sup>1</sup> Qualsiasi aeromobile può, per motivi d'ordine e di sicurezza pubblica, essere obbligato ad atterrare. Esso deve obbedire senza indugio ai segnali d'atterramento.
- <sup>2</sup> Qualsiasi aeromobile che usa, senza averne il diritto, lo spazio aereo svizzero, deve atterrare sul più vicino aerodromo o idroscalo doganale per sottoporsi al controllo delle autorità competenti. Esso rimane sotto sequestro fino al momento in cui l'UFAC gli rilascia l'autorizzazione di circolare.

**Art. 19<sup>48</sup>**

- IV. Voli all'estero <sup>1</sup> L'UFAC può limitare o vietare i voli di aeromobili svizzeri all'estero se la sicurezza dell'esercizio lo esige; questa disposizione si applica ai voli effettuati da aeromobili stranieri il cui esercente ha la sede principale o la residenza permanente in Svizzera.
- <sup>2</sup> Qualora motivi politici impongano provvedimenti di cui al capoverso 1, l'UFAC li attua d'intesa con le direzioni competenti del Dipartimento federale degli affari esteri.

<sup>46</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 giu. 1963, in vigore dal 1° mag. 1964 (RU 1964 317; BB1 1962 II 717 ediz. ted., FF 1962 II 713 ediz. franc.).

<sup>47</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540).

<sup>48</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540).

**Art. 19<sup>a</sup>**<sup>49</sup>

V. Formazione del personale navigante straniero nonché manutenzione di apparecchi volanti stranieri

L'UFAC può, d'intesa con le direzioni competenti del Dipartimento federale degli affari esteri, vietare la formazione di personale navigante straniero nonché la manutenzione e la riparazione di apparecchi volanti stranieri, se gravi motivi di politica estera lo esigono.

**Art. 20<sup>o</sup>**<sup>50</sup>

VI. Sistema di notifica degli eventi particolari

<sup>1</sup> Ai fini di migliorare la sicurezza di volo, il Consiglio federale predispone un sistema di segnalazione degli eventi particolari nel settore dell'aviazione. Agli infortuni e agli incidenti gravi nel settore dell'aviazione si applica l'articolo 23 capoverso 1.<sup>51</sup>

<sup>2</sup> Per l'approntamento del sistema di segnalazione il Consiglio federale si ispira alla direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 giugno 2003<sup>52</sup> relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale può prevedere la rinuncia all'apertura di un procedimento penale nei confronti degli autori della segnalazione.

**Art. 21**

VII. Esercizio della polizia aerea<sup>53</sup>

<sup>1</sup> La polizia aerea è esercitata dagli organi designati dal Consiglio federale.

<sup>1bis</sup> Il personale che a bordo degli aeromobili si occupa della salvaguardia della sicurezza può applicare la coercizione di polizia e misure di polizia se il suo mandato lo richiede e per quanto i beni giuridici da proteggere lo giustificano. La legge del 20 marzo 2008<sup>54</sup> sulla coercizione è applicabile.<sup>55</sup>

<sup>2</sup> Sono riservate le competenze generali della polizia della Confederazione e dei Cantoni su gli aerodromi, gli idroscali e gli altri terreni messi al servizio della navigazione aerea.

<sup>49</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540).

<sup>50</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 16 dic. 2005, in vigore dal 1° apr. 2007 (RU **2006** 1989, **2007** 915; FF **2005** 3479).

<sup>51</sup> Nuovo testo del per. giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>52</sup> GU L 167 del 4 lug. 2003, p. 23.

<sup>53</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540).

<sup>54</sup> RS **364**

<sup>55</sup> Introdotto dal n. 6 dell'all. alla L del 20 mar. 2008 sulla coercizione, in vigore dal 1° gen. 2009 (RU **2008** 5463; FF **2006** 2327).

**Art. 22**

VIII. Infortuni  
aeronautici e  
incidenti gravi  
1. Servizio di  
salvataggio<sup>56</sup>

L'UFAC può emanare disposizioni sull'organizzazione del servizio di salvataggio negli infortuni aerei.

**Art. 23**<sup>57</sup>

2. Provvedimenti  
d'urgenza

<sup>1</sup> Il personale aeronautico interessato, gli organi della polizia aerea e le autorità locali devono annunciare senza indugio al DATEC gli infortuni e gli incidenti gravi nel settore dell'aviazione.<sup>58</sup>

<sup>2</sup> Le autorità locali provvedono affinché sul luogo dell'infortunio non sia fatto alcun mutamento che possa ostacolare l'inchiesta, salvo le operazioni indispensabili di salvataggio e di soccorso.

**Art. 24**<sup>59</sup>

3. Inchiesta  
a. In generale

<sup>1</sup> Per ogni infortunio e incidente grave nel settore dell'aviazione è aperta un'inchiesta intesa a chiarirne le circostanze, lo svolgimento e le cause.

<sup>2</sup> L'inchiesta serve a impedire infortuni analoghi. Essa non verte sulla determinazione della colpa e della responsabilità.

**Art. 25**<sup>60</sup>

b. Servizio  
d'inchiesta

<sup>1</sup> Il Consiglio federale istituisce un servizio incaricato di svolgere le inchieste.

<sup>2</sup> Il servizio d'inchiesta è indipendente dalle autorità amministrative; esso è amministrativamente subordinato al DATEC.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale nomina la direzione del servizio d'inchiesta. I membri della direzione devono essere specialisti indipendenti.

<sup>4</sup> La direzione assume gli altri collaboratori del servizio d'inchiesta.

<sup>5</sup> Il Consiglio federale disciplina l'organizzazione del servizio d'inchiesta. Può raggrupparlo con il servizio d'inchiesta di cui all'articolo 15a della legge federale del 20 dicembre 1957<sup>61</sup> sulle ferrovie.

<sup>56</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>57</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 2 ott. 1959, in vigore dal 1° mag. 1960 (RU **1960** 371; FF **1959** 1959).

<sup>58</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>59</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 1119 4573; FF **2009** 4263).

<sup>60</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 1119 4573; FF **2009** 4263).

<sup>61</sup> RS **742.101**

**Art. 26<sup>62</sup>**

c. Procedura

<sup>1</sup> Il servizio d'inchiesta presenta un rapporto per ogni inchiesta. Il rapporto non costituisce una decisione formale e non può essere impugnato.

<sup>2</sup> Per chiarire i fatti, il servizio d'inchiesta può ordinare:

- a. la citazione di persone che possono fornire informazioni utili;
- b. perquisizioni;
- c. sequestri;
- d. analisi mediche quali prove del sangue e dell'urina;
- e. autopsie;
- f. l'analisi di apparecchi di registrazione;
- g. perizie.

<sup>3</sup> Se tange diritti od obblighi, il servizio d'inchiesta emana decisioni formali. Per quanto la presente legge non disponga altrimenti, si applica la legge federale del 20 dicembre 1968<sup>63</sup> sulla procedura amministrativa.

<sup>4</sup> Le decisioni emanate nell'ambito dell'inchiesta possono essere impugnate entro dieci giorni mediante opposizione al servizio d'inchiesta.

<sup>5</sup> Il servizio d'inchiesta gestisce un sistema di assicurazione della qualità. La direzione provvede in particolare affinché si tenga adeguatamente conto delle istanze di tutti gli interessati.

<sup>6</sup> Il Consiglio federale disciplina la procedura, in particolare le misure coercitive e la pubblicazione dei rapporti.

**Art. 26<sup>a</sup><sup>64</sup>**

d. Spese

<sup>1</sup> Se in un altro procedimento è stato accertato con una sentenza passata in giudicato che qualcuno ha causato l'infortunio intenzionalmente o per negligenza grave, il servizio d'inchiesta può addossargli una parte delle spese d'inchiesta. Il Consiglio federale ne disciplina il calcolo. Al riguardo considera la gravità della colpa.

<sup>2</sup> Le spese di rimozione sono a carico dell'esercente dell'aeromobile, indipendentemente dal fatto che il provvedimento sia stato ordinato ai fini dell'inchiesta.

<sup>62</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 1119 4573; FF **2009** 4263). Vedi anche le disp. trans. di detta mod. alla fine del presente testo.

<sup>63</sup> RS **172.021**

<sup>64</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540). Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 1119 4573; FF **2009** 4263).

<sup>3</sup> Il Cantone sul cui territorio si è verificato l'infortunio assume le spese di sorveglianza in loco.

**Art. 26b e 26c<sup>65</sup>**

**Art. 27<sup>66</sup>**

IX. Traffico  
aereo  
commerciale  
1. Imprese con  
sede in Svizzera  
a. Auto-  
rizzazione di  
esercizio

<sup>1</sup> Le imprese con sede in Svizzera che effettuano il trasporto professionale di persone o di merci per mezzo di aeromobili devono essere in possesso di un'autorizzazione di esercizio dell'UFAC. Il Consiglio federale stabilisce in quale misura esse devono essere di proprietà o sotto il controllo di Svizzeri.

<sup>2</sup> L'autorizzazione viene rilasciata se, in vista del tipo di esercizio previsto, l'impresa:

- a.<sup>67</sup> dispone degli aeromobili necessari iscritti nella matricola svizzera degli aeromobili e dei necessari diritti d'uso sull'aerodromo previsto quale ubicazione dell'esercizio;
- b. dispone delle competenze tecniche e organizzative necessarie a garantire un esercizio sicuro e il più ecologico possibile degli aeromobili;
- c. è redditizia e dispone di un'organizzazione finanziaria e di una contabilità affidabili;
- d. dispone di una sufficiente copertura assicurativa;
- e. impiega aeromobili che, in materia di rumore e sostanze nocive, soddisfano requisiti corrispondenti allo stato attuale della tecnica, ma almeno pari a quelli minimi concordati internazionalmente.

<sup>3</sup> L'autorizzazione può essere modificata o revocata.<sup>68</sup>

<sup>4</sup> Il Consiglio federale stabilisce i tipi di esercizio e le relative condizioni. In casi motivati può prevedere la possibilità di derogare alle condizioni di cui al capoverso 2 lettera a.

<sup>65</sup> Introdotti dal n. I della LF del 18 giu. 1993 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540). Abrogati dal n. I della LF del 1° ott. 2010, con effetto dal 1° nov. 2011 (RU 2011 1119 4573; FF 2009 4263).

<sup>66</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998, in vigore dal 15 nov. 1998 (RU 1998 2566; FF 1997 III 982).

<sup>67</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>68</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

**Art. 28**<sup>69</sup>

b. Concessione di rotte

<sup>1</sup> Le imprese con sede in Svizzera che effettuano il trasporto regolare di persone o di merci su una linea di navigazione aerea devono essere in possesso di una concessione di rotte. La concessione viene rilasciata solo all'impresa in possesso di un'autorizzazione di esercizio secondo l'articolo 27.

<sup>2</sup> Quando rilascia una concessione, l'UFAC esamina in particolare se i voli sono di interesse pubblico e tiene segnatamente conto del collegamento degli aeroporti nazionali.<sup>70</sup>

<sup>3</sup> La concessione può essere rilasciata per l'esercizio di singole o più rotte. La sua durata è limitata. La concessione può essere rinnovata, modificata o revocata.

<sup>4</sup> Il Consiglio federale fissa le condizioni alle quali un'impresa concessionaria può far effettuare voli da altre imprese di trasporti aerei. L'impresa concessionaria continua a rispondere, di fronte alla Confederazione, dell'adempimento degli obblighi derivanti dalla concessione. L'impresa che effettua realmente i voli è soggetta agli obblighi derivanti dagli articoli 27 o 29.

<sup>5</sup> Il Consiglio federale disciplina la procedura in particolare per quanto concerne il rilascio della concessione e determina il contenuto e la portata dell'obbligo di allestire orari di volo, di garantire l'esercizio e il trasporto e di emanare tariffe.

<sup>6</sup> Prima di decidere su una domanda di concessione occorre consultare i Governi dei Cantoni coinvolti e le imprese pubbliche di trasporto interessate.

**Art. 29**<sup>71</sup>

2. Imprese con sede all'estero  
a. Autorizzazione di esercizio

<sup>1</sup> Nella misura in cui gli accordi internazionali non prevedano altrimenti, le imprese con sede all'estero che effettuano il trasporto professionale di persone e di merci per mezzo di aeromobili devono essere in possesso di un'autorizzazione dell'UFAC.

<sup>1bis</sup> In casi urgenti l'UFAC può delegare all'esercente dell'aerodromo, con il suo consenso, la competenza di rilasciare singole autorizzazioni.<sup>72</sup>

<sup>69</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998, in vigore dal 15 nov. 1998 (RU **1998** 2566; FF **1997** III 982).

<sup>70</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 16 dic. 2005, in vigore dal 1° apr. 2007 (RU **2006** 1989, **2007** 915; FF **2005** 3479).

<sup>71</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998, in vigore dal 15 nov. 1998 (RU **1998** 2566; FF **1997** III 982).

<sup>72</sup> Introdotto dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>2</sup> L'autorizzazione viene rilasciata se:

- a. l'impresa soddisfa i requisiti per un esercizio sicuro e nei limiti del possibile rispettoso dell'ambiente, secondo i requisiti minimi concordati internazionalmente;
- b. l'impresa è sottoposta a una vigilanza adeguata; e
- c. importanti interessi svizzeri non vi si oppongono.

<sup>3</sup> L'autorizzazione può essere rifiutata se lo Stato estero interessato non autorizza allo stesso modo le imprese svizzere ad effettuare il trasporto professionale di persone o di merci.

<sup>4</sup> L'autorizzazione può essere modificata o revocata.<sup>73</sup>

#### **Art. 30**<sup>74</sup>

b. Concessione di rotte

<sup>1</sup> Le imprese con sede all'estero che effettuano il trasporto regolare di persone o di merci su una linea di navigazione aerea devono essere in possesso di una concessione di rotte. La concessione viene rilasciata solo all'impresa in possesso di un'autorizzazione di esercizio di cui all'articolo 29.

<sup>2</sup> L'UFAC rilascia la concessione se le condizioni fissate negli accordi internazionali sono adempiute.

<sup>3</sup> In mancanza di una regolamentazione internazionale, il Consiglio federale disciplina le condizioni alle quali il DATEC può conferire diritti di trasporto alle imprese straniere. A tale proposito, occorre segnatamente vigilare a che sia garantita la reciprocità.

<sup>4</sup> Quando conclude accordi bilaterali o multilaterali, la Confederazione persegue l'utilizzazione della designazione multipla.

#### **Art. 31**<sup>75</sup>

3. Disposizioni comuni  
a. Delimitazione del traffico di linea

Il Consiglio federale disciplina la delimitazione del traffico di linea da ogni altro traffico commerciale.

<sup>73</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>74</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998, in vigore dal 15 nov. 1998 (RU 1998 2566; FF 1997 III 982).

<sup>75</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998, in vigore dal 15 nov. 1998 (RU 1998 2566; FF 1997 III 982).

**Art. 32**<sup>76</sup>

- b. Cabotaggio Nella misura in cui gli accordi internazionali non prevedano altrimenti, il trasporto professionale di persone o di merci per via aerea tra due punti del territorio svizzero è riservato, di regola, alle imprese svizzere.

**Art. 33**<sup>77</sup>

4. Scuole <sup>1</sup> Le imprese che formano il personale aeronautico devono essere in possesso di un'autorizzazione all'istruzione, rilasciata dall'UFAC.
- <sup>2</sup> L'autorizzazione viene rilasciata se il richiedente dispone di un'organizzazione di esercizio e di istruttori in grado di garantire una formazione adeguata e se è in possesso dei necessari diritti d'uso su un aerodromo adeguato.
- <sup>3</sup> Il Consiglio federale disciplina le modalità e la procedura di rilascio delle autorizzazioni.

**Art. 34**<sup>78</sup>**Art. 35**<sup>79</sup>**Capo terzo: Infrastruttura**<sup>80</sup>**Art. 36**<sup>81</sup>

- I. Aerodromi  
1. Competenza, idroscafi <sup>1</sup> Il Consiglio federale emana le prescrizioni particolareggiate sulla costruzione e l'esercizio degli aerodromi.
- <sup>2</sup> Può limitare il numero di idroscafi.

<sup>76</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998, in vigore dal 15 nov. 1998 (RU **1998** 2566; FF **1997** III 982).

<sup>77</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998, in vigore dal 15 nov. 1998 (RU **1998** 2566; FF **1997** III 982).

<sup>78</sup> Abrogato dal n. I della LF del 18 giu. 1993, con effetto dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540).

<sup>79</sup> Abrogato giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998, con effetto dal 15 nov. 1998 (RU **1998** 2566; FF **1997** III 982).

<sup>80</sup> Nuovo testo giusta il n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>81</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF dell'8 ott. 1999, in vigore dal 1° ago. 2001 (RU **2001** 1678; FF **1998** 4434).



**Art. 36a**<sup>82</sup>

2. Esercizio  
a. Concessione  
d'esercizio

1 Per l'esercizio degli aerodromi che servono alla navigazione pubblica (aeroporti) è necessaria una concessione d'esercizio. Essa è rilasciata dal DATEC.

2 Al concessionario è attribuito il diritto di gestire un aeroporto a titolo professionale e in particolare di riscuotere tasse. Esso è obbligato a rendere l'aeroporto accessibile a tutti gli aeromobili del traffico interno e internazionale, fatte salve le restrizioni del regolamento d'esercizio, a garantire un esercizio adeguato e sicuro e a provvedere per l'infrastruttura necessaria a tal fine.

3 Previo consenso del DATEC, la concessione può essere trasferita a terzi. Se sono trasferiti solamente singoli diritti o obblighi, il concessionario rimane responsabile nei confronti della Confederazione per l'adempimento degli obblighi che risultano dalla legge o dalla concessione.

4 Al concessionario spetta il diritto d'espropriazione.

**Art. 36b**<sup>83</sup>

b. Auto-  
rizzazione  
d'esercizio

1 Per l'esercizio di tutti gli altri aerodromi (campi d'aviazione) occorre un'autorizzazione d'esercizio. Essa è rilasciata dall'UFAC.

2 L'autorizzazione d'esercizio stabilisce diritti e obblighi relativi all'esercizio di un campo d'aviazione.

**Art. 36c**<sup>84</sup>

c. Regolamento  
d'esercizio

1 Il gerente d'aerodromo deve adottare un regolamento d'esercizio.

2 Il regolamento d'esercizio stabilisce le modalità concrete dell'esercizio come risultano dal piano settoriale «infrastruttura aeronautica», dalla concessione o dall'autorizzazione d'esercizio, nonché dall'approvazione dei piani e in particolare:

- a. l'organizzazione dell'aerodromo;
- b. le procedure d'avvicinamento e di decollo, nonché particolari prescrizioni per l'utilizzazione dell'aerodromo.

3 Il gerente d'aerodromo sottopone il regolamento all'UFAC per approvazione.

82 Introdotta dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

83 Introdotta dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

84 Introdotta dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

<sup>4</sup> Se il gerente adotta o modifica il regolamento d'esercizio in relazione con la costruzione o la modifica di impianti aeroportuali, l'UFAC approva il regolamento d'esercizio al più presto al momento dell'approvazione dei piani.

**Art. 36d<sup>85</sup>**

d. Modifiche rilevanti del regolamento d'esercizio

<sup>1</sup> L'UFAC trasmette ai Cantoni interessati le domande di modifica del regolamento d'esercizio con effetti sostanziali sull'esposizione al rumore, invitandoli a esprimere il loro parere entro tre mesi. In casi motivati tale termine può eccezionalmente essere ridotto o prorogato.<sup>86</sup>

<sup>2</sup> La domanda deve essere pubblicata negli organi ufficiali di pubblicazione dei Cantoni e dei Comuni interessati e depositata pubblicamente durante 30 giorni.

<sup>3</sup> La procedura di eliminazione delle divergenze nell'Amministrazione federale è disciplinata dall'articolo 62b della legge federale del 21 marzo 1997<sup>87</sup> sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione.

<sup>4</sup> Chi ha qualità di parte secondo le prescrizioni della legge federale del 20 dicembre 1968<sup>88</sup> sulla procedura amministrativa può, durante il termine di deposito dei piani, fare opposizione presso l'UFAC. Se non fa opposizione, è escluso dal seguito della procedura.

<sup>5</sup> I Comuni salvaguardano i loro interessi mediante opposizione.

**Art. 37<sup>89</sup>**

3. Procedura di approvazione dei piani

a. Principio

<sup>1</sup> Per la costruzione e la modifica di edifici e impianti che servono totalmente o preponderantemente all'esercizio di un aerodromo (impianti aeroportuali) occorre un'approvazione dei piani. Sono considerati impianti aeroportuali anche le strutture di raccordo e i cantieri connessi con gli impianti e l'esercizio.

<sup>1bis</sup> Il Consiglio federale può stabilire a quali condizioni i piani di progetti di importanza secondaria sono esenti dall'obbligo di approvazione.<sup>90</sup>

<sup>85</sup> Introdotta dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

<sup>86</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>87</sup> RS 172.010

<sup>88</sup> RS 172.021

<sup>89</sup> Nuovo testo giusta il n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

<sup>90</sup> Introdotta dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>2</sup> Autorità d'approvazione dei piani è:

- a. per gli aeroporti il DATEC;
- b. per i campi d'aviazione l'UFAC.

<sup>3</sup> Con l'approvazione dei piani sono rilasciate tutte le autorizzazioni necessarie secondo il diritto federale.

<sup>4</sup> Non è necessaria alcuna autorizzazione o piano del diritto cantonale. Va tenuto conto del diritto cantonale per quanto esso non limiti in modo sproporzionato la costruzione e l'esercizio dell'aerodromo.

<sup>5</sup> Per progetti che incidono considerevolmente sulla pianificazione del territorio e sull'ambiente, occorre di regola un piano settoriale secondo la legge federale del 22 giugno 1979<sup>91</sup> sulla pianificazione del territorio.

### Art. 37a<sup>92</sup>

b. Diritto applicabile

La procedura di approvazione dei piani è retta dalla presente legge e per gli aeroporti, in subordine, dalla legge del 20 giugno 1930<sup>93</sup> sull'espropriazione (LEspr).

### Art. 37b<sup>94</sup>

c. Procedura ordinaria; introduzione

La domanda di approvazione dei piani va presentata, con la documentazione necessaria, all'autorità competente. Questa esamina se la documentazione è completa e, se del caso, chiede di completarla.

### Art. 37c<sup>95</sup>

d. Picchettamento

<sup>1</sup> Prima del deposito pubblico della domanda, l'impresa richiedente deve mettere in evidenza, mediante picchettamento e, per gli edifici, mediante l'indicazione dei profili le modifiche del terreno necessarie per l'opera progettata.

<sup>2</sup> Per motivi importanti, in particolare la tutela della sicurezza del volo e di un ordinato svolgimento dell'esercizio, l'autorità competente per

<sup>91</sup> RS 700

<sup>92</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540). Nuovo testo giusta il n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

<sup>93</sup> RS 711

<sup>94</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540). Nuovo testo giusta il n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

<sup>95</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

l'approvazione dei piani può esentare completamente o parzialmente dall'obbligo di cui al capoverso 1.

<sup>3</sup> Le obiezioni contro il picchettamento o l'indicazione dei profili devono essere presentate subito, al più tardi però entro il termine di deposito dei piani, all'autorità competente per l'approvazione dei piani.

#### **Art. 37<sup>d</sup>**<sup>96</sup>

e. . Invito ad esprimere un parere, pubblicazione e deposito dei piani<sup>97</sup>

<sup>1</sup> L'autorità competente per l'approvazione dei piani trasmette la domanda ai Cantoni interessati, invitandoli ad esprimere il loro parere entro tre mesi. In casi motivati tale termine può eccezionalmente essere ridotto o prorogato.<sup>98</sup>

<sup>2</sup> La domanda deve essere pubblicata negli organi ufficiali di pubblicazione dei Cantoni e dei Comuni interessati e depositata pubblicamente durante 30 giorni.

<sup>3</sup> Per gli aeroporti, il deposito dei piani ha per conseguenza il bando di espropriazione secondo gli articoli 42–44 L<sup>ESpr</sup><sup>99</sup>.

#### **Art. 37<sup>e</sup>**<sup>100</sup>

f. Avviso personale

Al più tardi con il deposito pubblico dei piani degli impianti aeroportuali, l'impresa richiedente deve inviare agli aventi diritto all'indennità secondo l'articolo 31 L<sup>ESpr</sup><sup>101</sup> un avviso personale sui diritti da espropriare.

#### **Art. 37<sup>f</sup>**<sup>102</sup>

g. Opposizione

<sup>1</sup> Chi ha qualità di parte secondo le prescrizioni della legge del 20 dicembre 1968<sup>103</sup> sulla procedura amministrativa o della L<sup>ESpr</sup><sup>104</sup> può, durante il termine di deposito dei piani, fare opposizione presso

<sup>96</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>97</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>98</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>99</sup> RS **711**

<sup>100</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>101</sup> RS **711**

<sup>102</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>103</sup> RS **172.021**

<sup>104</sup> RS **711**

l'autorità competente. Se non fa opposizione, è escluso dal seguito della procedura.

<sup>2</sup> Per gli impianti aeroportuali, entro il termine di deposito dei piani vanno sollevate tutte le obiezioni relative al diritto d'espropriazione e vanno presentate tutte le domande di indennità o di prestazioni in natura. Successive opposizioni e domande secondo gli articoli 39–41 LEspr devono essere inoltrate al DATEC.

<sup>3</sup> I Comuni salvaguardano i loro interessi mediante opposizione.

#### **Art. 37g**<sup>105</sup>

h. Eliminazione delle divergenze nella Amministrazione federale

La procedura di eliminazione delle divergenze nell'Amministrazione federale è disciplinata dall'articolo 62b della legge federale del 21 marzo 1997<sup>106</sup> sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione.

#### **Art. 37h**<sup>107</sup>

4. Approvazione dei piani; durata di validità

<sup>1</sup> Con l'approvazione dei piani per gli impianti aeroportuali il DATEC decide simultaneamente anche circa le opposizioni relative al diritto di espropriazione.

<sup>2</sup> L'approvazione dei piani decade se entro cinque anni dal passaggio in giudicato della decisione non è stato dato inizio all'esecuzione del progetto di costruzione.

<sup>3</sup> Per gravi motivi, l'autorità competente per l'approvazione dei piani può prorogare di tre anni al massimo la durata di validità dell'approvazione. La proroga è esclusa se la situazione determinante di fatto o di diritto si è sostanzialmente modificata dal passaggio in giudicato dell'approvazione.

#### **Art. 37i**<sup>108</sup>

5. Procedura semplificata

<sup>1</sup> La procedura semplificata di approvazione dei piani è applicata a:

- a. progetti limitati localmente e che concernono pochi interessati chiaramente individuabili;
- b. impianti di aerodromi la cui modifica o trasformazione della destinazione non alterano in maniera sostanziale l'aspetto

<sup>105</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>106</sup> RS **172.010**

<sup>107</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>108</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

esterno, non ledono interessi degni di protezione di terzi e hanno soltanto ripercussioni insignificanti sulla pianificazione del territorio e sull'ambiente;

- c. impianti di aerodromi che sono rimossi entro tre anni al più tardi.

<sup>2</sup> Ai piani particolareggiati che si basano su un progetto già approvato si applica la procedura semplificata.

<sup>3</sup> L'autorità competente per l'approvazione dei piani può ordinare il picchettamento. La domanda non è né pubblicata né depositata pubblicamente. L'autorità competente per l'approvazione dei piani sottopone il progetto agli interessati, sempreché non abbiano dato precedentemente il loro consenso per scritto; questi possono fare opposizione entro 30 giorni. L'autorità competente per l'approvazione dei piani può chiedere un parere a Cantoni e Comuni. Impartisce un termine adeguato a tal fine.

<sup>4</sup> Per il rimanente si applicano le disposizioni sulla procedura ordinaria. In caso di dubbio è eseguita la procedura ordinaria.

#### Art. 37<sup>k</sup><sup>109</sup>

6. Procedura di stima; immissione in possesso anticipata

<sup>1</sup> Dopo la conclusione della procedura di approvazione dei piani per gli impianti aeroportuali è eseguita, se necessario, la procedura di stima dinanzi alla Commissione federale di stima (Commissione di stima) secondo le disposizioni della LEspr<sup>110</sup>. Vengono discusse soltanto le pretese annunciate.

<sup>2</sup> Il DATEC trasmette al presidente della Commissione di stima i piani approvati, il piano di espropriazione, la tabella dei fondi di cui si chiede l'espropriazione e le pretese annunciate.

<sup>3</sup> Il presidente della Commissione di stima può, sulla base di una decisione esecutiva di approvazione dei piani, autorizzare l'immissione in possesso anticipata. Si presume che, senza l'immissione in possesso anticipata, l'espropriante subirebbe un significativo pregiudizio. Per il rimanente si applica l'articolo 76 LEspr.

#### Art. 37<sup>l</sup><sup>111</sup>

7. Ricomposizione particellare. Competenza

<sup>1</sup> Se consente di assicurare i diritti reali necessari a un progetto per impianti aeroportuali e se non avviene volontariamente, la ricomposizione particellare dev'essere ordinata su domanda del DATEC entro

<sup>109</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

<sup>110</sup> RS 711

<sup>111</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

un termine da esso fissato in virtù del diritto cantonale. Se tale termine non è osservato, si effettua la procedura ordinaria con espropriazioni.

<sup>2</sup> Nella procedura di ricomposizione particellare:

- a. possono essere inseriti fondi dell'impresa richiedente;
- b. può essere ridotta la superficie dei fondi compresi nella procedura;
- c. possono essere computati i plusvalori da bonifiche fondiari rese necessarie dalla costruzione aeroportuale;
- d. l'impresa richiedente può essere anticipatamente immessa in possesso;
- e. possono essere presi altri provvedimenti di diritto cantonale.

<sup>3</sup> Il terreno ceduto all'impresa richiedente per i suoi bisogni mediante riduzioni di superficie è bonificato all'impresa di ricomposizione particellare, al valore venale.

<sup>4</sup> Se il diritto cantonale non prevede una procedura particolare, si applica la procedura di rilottizzazione delle aree edificabili rispettivamente di raggruppamento dei fondi e delle foreste; la zona di rilottizzazione e il perimetro possono essere limitati al conseguimento dello scopo della ricomposizione particellare per la costruzione aeroportuale.

<sup>5</sup> Alla costruzione aeroportuale sono addebitati i costi supplementari che ha provocato. Se la ricomposizione particellare deve essere eseguita esclusivamente a causa della costruzione aeroportuale, l'impresa richiedente sopporta integralmente le spese.

#### **Art. 37<sup>m</sup>**<sup>112</sup>

8. Impianti accessori

<sup>1</sup> L'edificazione e la modifica di costruzioni e di impianti non destinati totalmente o prevalentemente all'esercizio dell'aerodromo (impianti accessori) sono sottoposte al diritto cantonale.

<sup>2</sup> L'autorità cantonale sente l'UFAC prima di autorizzare un impianto accessorio.

<sup>3</sup> Il progetto di costruzione non deve pregiudicare la sicurezza aerea né compromettere l'esercizio dell'aerodromo.

<sup>4</sup> L'UFAC può impugnare le decisioni delle autorità cantonali in applicazione della presente legge e delle sue disposizioni d'esecuzione con i rimedi giuridici del diritto federale e del diritto cantonale.

<sup>112</sup> Introdotta dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

**Art. 37n**<sup>113</sup>

9. Assicurazione della disponibilità di terreni per costruzioni e impianti aeroportuali futuri

A. Zone riservate  
a. Determinazione

<sup>1</sup> L'UFAC può, d'ufficio o su proposta dell'esercente dell'aerodromo, del Cantone o del Comune, determinare zone riservate in regioni esattamente delimitate, per riservare i fondi necessari a costruzioni e impianti aeroportuali futuri. I servizi federali, i Cantoni, i Comuni e i proprietari fondiari interessati devono essere consultati. La consultazione dei Comuni e dei proprietari fondiari interessati spetta ai Cantoni.

<sup>2</sup> Le decisioni concernenti la costituzione delle zone riservate devono essere pubblicate nei Comuni interessati, con l'indicazione dei termini di ricorso. Il ricorso non ha effetto sospensivo.

**Art. 37o**<sup>114</sup>

b. Effetti

Nelle zone riservate non possono essere eseguite trasformazioni edilizie contrarie al loro scopo. Sono eccettuati i provvedimenti di manutenzione o per l'eliminazione di pericoli e di immissioni nocive. In casi eccezionali, possono essere autorizzati ulteriori provvedimenti, se il proprietario rinuncia a qualsiasi successiva indennità per il plusvalore che ne risulta.

**Art. 37p**<sup>115</sup>

c. Soppressione

<sup>1</sup> Le zone riservate decadono non appena la decisione che determina gli allineamenti passa in giudicato, ma al più tardi dopo cinque anni; possono essere prorogate di tre anni al massimo. Se una zona riservata decade, può esserne ridefinita un'altra con perimetro parzialmente o totalmente identico.

<sup>2</sup> L'UFAC sopprime una zona riservata, d'ufficio o su domanda dell'esercente dell'aerodromo, del Cantone o del Comune, quando constata che l'impianto aeroportuale progettato non sarà eseguito.

<sup>3</sup> Le decisioni concernenti la soppressione delle zone riservate devono essere pubblicate nei Comuni interessati, con l'indicazione dei termini di ricorso.

<sup>113</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

<sup>114</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

<sup>115</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).



**Art. 37q**<sup>116</sup>

B. Allineamenti.  
a. Determinazione

<sup>1</sup> L'UFAC può determinare allineamenti per assicurare impianti aeroportuali esistenti o futuri. I servizi federali, i Cantoni, i Comuni e i proprietari fondiari interessati devono essere consultati. La consultazione dei Comuni e dei proprietari fondiari interessati spetta ai Cantoni. Gli allineamenti devono corrispondere allo stato finale prevedibile delle opere e tener conto della pianificazione del territorio e della protezione dell'ambiente. Possono essere delimitati verticalmente.

<sup>2</sup> Gli allineamenti possono essere determinati soltanto in virtù di piani approvati.

<sup>3</sup> Le decisioni sulla determinazione degli allineamenti devono essere pubblicate nei Comuni interessati, con l'indicazione dei termini di ricorso.

**Art. 37r**<sup>117</sup>

b. Effetti

Entro gli allineamenti non può essere eseguita alcuna trasformazione edilizia o altro intervento contrari al loro scopo. Sono eccettuati i provvedimenti di manutenzione o per l'eliminazione di pericoli e di immissioni nocive. In casi eccezionali, possono essere autorizzati ulteriori provvedimenti, se il proprietario rinuncia a qualsiasi successiva indennità per il plusvalore che ne risulta.

**Art. 37s**<sup>118</sup>

c. Soppressione

<sup>1</sup> L'UFAC sopprime, d'ufficio o su domanda dell'esercente dell'aerodromo, del Cantone o del Comune, gli allineamenti divenuti privi di oggetto.

<sup>2</sup> Le decisioni sulla soppressione degli allineamenti devono essere pubblicate nei Comuni interessati, con l'indicazione dei termini di ricorso.

<sup>3</sup> I principi dell'indebito arricchimento s'applicano per analogia ai casi in cui è stata versata un'indennità. In caso di cambiamento di proprietario, il nuovo proprietario è tenuto alla restituzione. In caso di lite, decide la Commissione di stima. ...<sup>119</sup>

<sup>116</sup> Introdotta dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>117</sup> Introdotta dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>118</sup> Introdotta dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>119</sup> Per. abrogato dal n. 82 dell'all. alla L del 17 giu. 2005 sul Tribunale amministrativo federale, con effetto dal 1° gen. 2007 (RU **2006** 2197; FF **2001** 3764).

C. Atti preparatori

**Art. 37**<sup>120</sup>

All'interno degli allineamenti e delle zone riservate già stabiliti o previsti possono essere effettuati atti preparatori. L'articolo 15 LEspr<sup>121</sup> si applica per analogia.

10. Diritto d'uso<sup>122</sup>

**Art. 38**

<sup>1</sup> In quanto gli interessi militari lo consentano, gli aerodromi e gli idroscali appartenenti alla Confederazione sono aperti anche all'aviazione civile.

<sup>2</sup> Gli aeromobili a servizio dell'esercito, della dogana e della polizia possono usare gratuitamente degli aerodromi e idroscali civili sussidiati dalla Confederazione, sempreché non intralcino l'aviazione civile.

<sup>3</sup> Rimangono riservati speciali accordi regolanti i diritti d'uso di cui ai capoversi 1 e 2.

11. Tasse aeroportuali<sup>124</sup>

**Art. 39**<sup>123</sup>

<sup>1</sup> L' esercente dell'aeroporto può riscuotere tasse per l'uso delle infrastrutture aeroportuali necessarie alle operazioni di volo, inclusi i controlli di sicurezza specifici, e per l'accesso a tali infrastrutture.

<sup>2</sup> In caso di contestazione delle tasse l' esercente dell'aeroporto statuisce mediante decisione formale.

<sup>3</sup> Le tasse comprendono in particolare le seguenti categorie:

- a. tasse passeggeri;
- b. tasse di sicurezza;
- c. tasse d'atterraggio;
- d. tasse di stazionamento;
- e. tasse sul rumore e sulle emissioni;
- f. tasse per l'uso dell'infrastruttura centrale;
- g. tasse per l'accesso agli impianti aeroportuali.

<sup>4</sup> Per stabilire le tasse l' esercente dell'aeroporto tiene segnatamente conto dei seguenti criteri:

<sup>120</sup> Introdotta dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>121</sup> RS **711**

<sup>122</sup> Originario n. 3.

<sup>123</sup> Rettificato dalla Commissione di redazione dell'AF (art. 58 cpv. 1 LParl; RS **171.10**). Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° giu. 2012 (RU **2011** 1119, **2012** 2751; FF **2009** 4263).

<sup>124</sup> Originario n. 4.

- a. peso massimo ammissibile dell'aeromobile al decollo;
- b. numero di passeggeri;
- c. impatto fonico;
- d. emissioni di sostanze nocive.

<sup>5</sup> L'importo massimo complessivo delle tasse deve essere stabilito in modo che queste non superino i costi comprovati, tenendo conto di un'adeguata remunerazione del capitale investito.

<sup>6</sup> Il Consiglio federale stabilisce quali costi e quali utili devono essere presi in considerazione per il calcolo delle tasse. Se un aeroporto realizza utili in un ramo d'attività diverso da quello direttamente legato alle operazioni di volo, il Consiglio federale può obbligare l'esercente dell'aeroporto a includere una parte di tali utili nel calcolo delle tasse. Nel fissare le modalità, il Consiglio federale tiene adeguatamente conto degli interessi dell'esercente e degli utenti dell'aeroporto, della situazione del mercato e delle esigenze specifiche dell'aeroporto interessato.

<sup>7</sup> Il Consiglio federale può prevedere che nel calcolo delle tasse si tenga conto della sollecitazione degli impianti aeroportuali al momento dell'uso. Le compagnie aeree con un importante volume di trasbordo non devono essere svantaggiate nel contesto generale del mercato.

<sup>8</sup> L'UFAC esercita la sorveglianza sulle tasse aeroportuali. In caso di controversia tra esercente e utenti dell'aeroporto, l'UFAC approva le tasse, su richiesta. Il Consiglio federale disciplina la procedura.

### Art. 39<sup>a</sup><sup>125</sup>

12. Coordina-  
mento delle  
bande orarie  
(slot)

<sup>1</sup> Il Consiglio federale disciplina il coordinamento delle bande orarie (slot) negli aeroporti. A tal fine si attiene alle prescrizioni internazionali vincolanti per la Svizzera.

<sup>2</sup> L'UFAC designa l'organo competente per il coordinamento delle bande orarie. Può delegare tale coordinamento a organi privati.

### Art. 40<sup>126</sup>

II. Servizio della  
sicurezza aerea

1. In generale

<sup>1</sup> Il Consiglio federale disciplina il servizio della sicurezza aerea.

<sup>2</sup> L'attività del servizio della sicurezza aerea non è limitata alle frontiere nazionali.

<sup>125</sup> Introdotta dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>126</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

**Art. 40a**<sup>127</sup>

2. Delega di servizi della sicurezza aerea a una società

<sup>1</sup> Il Consiglio federale può affidare integralmente o parzialmente il servizio civile e il servizio militare della sicurezza aerea a una società anonima.

<sup>2</sup> La società deve adempiere i seguenti requisiti:

- a. non deve perseguire uno scopo di lucro;
- b. deve essere a economia mista;
- c. la Confederazione deve detenere la maggioranza del capitale e dei voti;
- d. gli statuti devono essere approvati dal Consiglio federale.

<sup>3</sup> La società deve coordinare i servizi civile e militare della sicurezza aerea.

<sup>4</sup> Essa sottostà alla vigilanza dell'UFAC.

**Art. 40b**<sup>128</sup>

3. Delega di compiti

<sup>1</sup> La società può delegare determinati servizi specifici di sicurezza aerea a società che sono del tutto o in parte di sua proprietà (filiali). Gli statuti di queste società sono subordinati all'approvazione del Consiglio federale; esso determina per ciascuna di esse:

- a. i requisiti relativi alla sede sociale;
- b. la partecipazione minima che la società deve conservare e il numero di diritti di voto che deve detenere;
- c. in che misura le filiali beneficiano degli stessi diritti della società, in particolare in relazione all'esenzione fiscale di cui all'articolo 40e.

<sup>2</sup> La società può delegare servizi locali della sicurezza aerea agli esercenti degli aerodromi.

<sup>3</sup> La delega di servizi locali della sicurezza aerea deve essere approvata dall'UFAC. Se la sicurezza aerea lo esige, l'UFAC può ordinare la delega all'esercente dell'aerodromo.

<sup>127</sup> Introdotta dal n. I della LF del 18 giu. 1993 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540). Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>128</sup> Introdotta dal n. I della LF del 18 giu. 1993 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540). Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

4. Obiettivi strategici e rapporto della società

**Art. 40c**<sup>129</sup>

1 Il Consiglio federale stabilisce ogni quattro anni gli obiettivi della società.

2 Il consiglio di amministrazione provvede all'attuazione degli obiettivi strategici. Presenta ogni anno al Consiglio federale un rapporto sul conseguimento di tali obiettivi e mette a disposizione le informazioni necessarie per verificarne il raggiungimento.

5. Dotazione di capitale della società

**Art. 40d**<sup>130</sup>

1 La Confederazione assicura un'adeguata dotazione di capitale della società. La società, se realizza un utile, può utilizzarlo per la costituzione di riserve; esse servono a finanziare investimenti e a coprire eventuali perdite.

2 La Confederazione può finanziare inizialmente, in tutto o in parte, gli impegni supplementari della società nei confronti dei suoi istituti di previdenza risultanti da un rendiconto conforme a standard internazionalmente riconosciuti.

3 La Confederazione finanzia in tutto o in parte, a favore degli istituti di previdenza della società, il capitale di copertura supplementare messo a disposizione secondo il diritto anteriore per i controllori militari del traffico aereo in occasione del pensionamento anticipato.

4 Il Consiglio federale stabilisce le modalità d'attuazione, nonché il momento e l'entità del finanziamento della società e dei pagamenti ai suoi istituti di previdenza.

6. Esenzione fiscale della società

**Art. 40e**<sup>131</sup>

La società è esentata da qualsiasi imposta della Confederazione, dei Cantoni e dei Comuni; sono fatte salve le seguenti imposte federali:

- a. l'imposta sul valore aggiunto;
- b. l'imposta preventiva.

7. Impianti

**Art. 40f**<sup>132</sup>

1 Per la costruzione e le modifiche importanti di un impianto di sicurezza aerea occorre l'approvazione dei piani da parte dell'UFAC.

<sup>129</sup> Introdotta dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>130</sup> Introdotta dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>131</sup> Introdotta dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>132</sup> Introdotta dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>2</sup> Gli articoli 37–37*t* si applicano per analogia.

<sup>3</sup> All'impresa che chiede l'approvazione dei piani per provvedimenti di sicurezza aerea spetta il diritto d'espropriazione.

**Art. 40**<sup>133</sup>

8. Uso della proprietà di terzi

La Confederazione e la società hanno il diritto di usare proprietà pubbliche o private per gli impianti di sicurezza aerea.

**Art. 41**<sup>134</sup>

III. Ostacoli alla navigazione aerea

<sup>1</sup> Per creare e per modificare un ostacolo alla navigazione aerea occorre un'autorizzazione dell'UFAC.<sup>135</sup>

<sup>1bis</sup> Il Consiglio federale può emanare prescrizioni per impedire che siano creati ostacoli alla navigazione aerea, per eliminare quelli esistenti o per adeguarli ai bisogni della sicurezza della navigazione aerea.<sup>136</sup>

<sup>2</sup> Per la soppressione totale o parziale di ostacoli alla navigazione aerea è applicabile la legislazione federale sull'espropriazione.

**Art. 42**<sup>137</sup>

IV. Restrizione della proprietà fondiaria  
a. In generale

<sup>1</sup> Il Consiglio federale può prescrivere che in un determinato raggio attorno ad aeroporti o impianti del servizio della sicurezza aerea oppure a una determinata distanza dalle vie aeree possono essere eretti edifici o altri ostacoli soltanto in quanto non compromettano la sicurezza della navigazione aerea (zone di sicurezza).

<sup>2</sup> Il Consiglio federale può prescrivere zone di sicurezza su territorio svizzero anche per aeroporti, impianti del servizio della sicurezza aerea o vie aeree situati all'estero.

<sup>3</sup> Ogni esercente di aeroporto in Svizzera elabora un piano delle zone di sicurezza. Quest'ultimo contiene l'estensione territoriale e la natura delle restrizioni della proprietà in favore dell'aeroporto. L'esercente dell'aeroporto sente i Governi dei Cantoni interessati e l'UFAC.

<sup>4</sup> Il capoverso 3 si applica per analogia agli aeroporti all'estero; l'UFAC agisce al posto dell'esercente dell'aeroporto.

<sup>133</sup> Introdotto dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>134</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738; FF 1971 I 197).

<sup>135</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>136</sup> Introdotto dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>137</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

**Art. 43**<sup>138</sup>

b. Procedura

1 I piani delle zone di sicurezza sono depositati pubblicamente nei Comuni, con un termine di opposizione di 30 giorni, dall' esercente dell'aeroporto se sono stabiliti in favore di un aeroporto situato su territorio svizzero e dall'UFAC se sono stabiliti in favore di un aeroporto situato all'estero, di un impianto del servizio della sicurezza aerea o di una via aerea. Senza l'autorizzazione del depositante, dal momento del deposito non può più essere presa, in merito al fondo sottoposto a restrizione, nessuna decisione contraria al piano delle zone di sicurezza.<sup>139</sup>

2 Se è fatta opposizione e risulta impossibile un'intesa, l'autorità cantonale competente trasmette l'opposizione all'UFAC.

3 Il DATEC decide in merito alle opposizioni e approva i piani delle zone di sicurezza sottoposti dall' esercente dell'aeroporto o dall'UFAC.<sup>140</sup>

4 Il piano delle zone di sicurezza approvato diviene vincolante con la pubblicazione nel Foglio ufficiale cantonale.<sup>141</sup>

**Art. 44**<sup>142</sup>

c. Indennizzo

1 La restrizione della proprietà fondiaria mediante un piano delle zone di sicurezza dà diritto a indennizzo se, negli effetti, equivale a un'espropriazione.<sup>143</sup>

2 Il sorgere del diritto e il calcolo dell'indennizzo sono stabiliti dalle condizioni esistenti all'atto della pubblicazione del piano delle zone di sicurezza nel Foglio ufficiale cantonale.<sup>144</sup>

3 L'interessato deve far valere le proprie pretese entro cinque anni dalla pubblicazione del piano delle zone di sicurezza:

- a. presso l' esercente dell'aeroporto, se il piano delle zone di sicurezza è stabilito in favore di un aeroporto situato su territorio svizzero;

<sup>138</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738; FF 1971 I 197).

<sup>139</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>140</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>141</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>142</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738; FF 1971 I 197). Vedi anche il n. III delle disp. fin. mod. del 17 dic. 1971, alla fine del presente testo.

<sup>143</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>144</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

- b. presso l'UFAC, se il piano delle zone di sicurezza è stabilito in favore di un aeroporto situato all'estero, di un impianto del servizio della sicurezza aerea o di una via aerea.<sup>145</sup>

<sup>4</sup> Se è contestata l'esistenza o l'entità della pretesa s'applica, per analogia, la procedura di stima prevista nella legislazione federale sull'espropriazione.

**Art. 44a**<sup>146</sup>

d. ...

**Art. 44b**<sup>147</sup>

e. Aerodromi privati

<sup>1</sup> Gli articoli 42 a 44 e 47 non si applicano agli aerodromi non adibiti al traffico pubblico.

<sup>2</sup> I provvedimenti imposti dall'esercizio devono essere adottati nelle forme del diritto privato.

<sup>3</sup> Se non è possibile garantire in questo modo l'osservanza delle prescrizioni pertinenti, l'autorizzazione di esercitare l'aerodromo è negata o revocata.

**Art. 45**<sup>148</sup>

V. Ripartizione delle spese  
1. Esercente dell'aerodromo

<sup>1</sup> Sono a carico di chi esercita l'aerodromo le spese di costruzione, d'esercizio e di manutenzione del medesimo.

<sup>2</sup> Sono inoltre a suo carico:

- a. le spese di soppressione o adattamento degli ostacoli alla navigazione aerea che pregiudicano l'impiego dell'aerodromo, se situato su territorio svizzero;
- b. le indennità dovute conformemente all'articolo 44 capoverso 1, se l'aerodromo è situato su territorio svizzero.<sup>149</sup>

<sup>3</sup> ...<sup>150</sup>

<sup>145</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>146</sup> Originario art. 44<sup>bis</sup>

<sup>147</sup> Originario art. 44<sup>ter</sup>. Introdotto dal n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU **1973** 1738; FF **1971** I 197).

<sup>148</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU **1973** 1738; FF **1971** I 197).

<sup>149</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 24 giu. 1977, in vigore dal 1° gen. 1978 (RU **1977** 2110; FF **1976** III 1235).

<sup>150</sup> Abrogato dal n. I 62 della LF del 14 dic. 1984 sui provvedimenti di risparmio 1984, con effetto dal 1° gen. 1986 (RU **1985** 660; FF **1984** I 1013).



**Art. 46**<sup>151</sup>

2. ...

**Art. 47**<sup>152</sup>

3. Terzi

<sup>1</sup> I terzi che costruiscono successivamente nuovi impianti devono assumersi tutte le spese d'adattamento alle esigenze della sicurezza della navigazione aerea.

<sup>2</sup> La Confederazione può versare un'indennità speciale, se l'adattamento di un nuovo impianto indispensabile provoca spese eccessivamente elevate.

**Art. 48**<sup>153</sup>

4. Confederazione

<sup>1</sup> La Confederazione assume le spese:

- a. di soppressione o adeguamento degli ostacoli alla navigazione aerea esistenti in Svizzera al di fuori del perimetro di un aeroporto o di un aeroporto situato all'estero;
- b. di indennizzo per le restrizioni della proprietà fondiaria in Svizzera a favore di un aeroporto o all'estero a favore di un impianto di sicurezza aerea.

<sup>2</sup> Sono fatti salvi gli articoli 45 e 47.

**Art. 49**<sup>154</sup>

VI. Costi del servizio della sicurezza aerea

<sup>1</sup> I fornitori di servizi della sicurezza aerea riscuotono tasse per garantire la sicurezza:

- a. delle rotte;
- b. degli avvicinamenti e dei decolli su aerodromi.

<sup>2</sup> L'importo massimo complessivo delle tasse deve essere stabilito in modo che queste non superino i costi, tenendo conto di un'adeguata remunerazione del capitale investito.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale può suddividere gli aerodromi in categorie. Per ogni categoria disciplina i principi secondo cui sono stabilite le tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo e gli altri mezzi da utilizzare per coprire i costi della sicurezza degli avvicinamenti e dei decolli. Al riguardo tiene conto anche delle possibilità di finanzia-

<sup>151</sup> Abrogato dal n. I della LF del 1° ott. 2010, con effetto dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>152</sup> Nuovo testo giusta il n. I 62 della LF del 14 dic. 1984 sui provvedimenti di risparmio 1984, in vigore dal 1° gen. 1986 (RU **1985** 660; FF **1984** I 1013).

<sup>153</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>154</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263), i cpv. 3 - 5 entrano in vigore il 1° ago. 2011 (RU **2011** 1119 n. V cpv. 2 3467).

mento dei Cantoni e dei Comuni in cui sono ubicati gli aerodromi o dei privati.

<sup>4</sup> I proventi della tassa prelevata per una categoria di aerodromi non possono essere utilizzati per finanziare i costi di un'altra categoria.

<sup>5</sup> All'interno di una categoria di aerodromi può essere fissata un'aliquota unitaria applicabile alle tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo.

<sup>6</sup> Le tasse per i servizi della sicurezza aerea devono essere approvate dal DATEC.

<sup>7</sup> Il Consiglio federale stabilisce:

- a. quali voli sono esentati dalle tasse per i servizi della sicurezza aerea;
- b. quali sono i costi dei servizi della sicurezza aerea a carico della Confederazione;
- c. a quali condizioni un esercente di aerodromo può essere autorizzato a stabilire e a riscuotere tasse per i servizi della sicurezza aerea senza fornire egli stesso tali servizi.

**Art. 50**<sup>155</sup>

## **Titolo secondo: Aeromobili e personale aeronautico**

### **Capo primo: Aeromobili**

**Art. 51**<sup>156</sup>

I. Classificazione <sup>1</sup> Il Consiglio federale emana le disposizioni per la classificazione degli aeromobili in singole categorie.

<sup>2</sup> Esso definisce in particolare:

- a. quali aeromobili sono considerati aeromobili svizzeri di Stato;
- b. a quali speciali categorie di aeromobili si applicano norme particolari (art. 2 e 108).

<sup>3</sup> Esso può autorizzare i Cantoni a prendere provvedimenti per determinate categorie di aeromobili senza occupanti in vista della riduzione degli effetti nocivi sull'ambiente e dei pericoli ai quali sono esposti persone e beni al suolo.

<sup>155</sup> Abrogato dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, con effetto dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

<sup>156</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540).

**Art. 52**<sup>157</sup>II. Matricola  
degli aeromobili

1. In generale

<sup>1</sup> L'UFAC tiene la matricola svizzera degli aeromobili.

<sup>2</sup> Un aeromobile può essere iscritto nella matricola svizzera soltanto se:

- a. non è immatricolato in un altro Stato;
- b. adempie le condizioni d'ammissione agli esami prescritti;
- c. i rapporti di proprietà sull'aeromobile rispondono ai requisiti fissati dal Consiglio federale. Per quanto concerne i cittadini di Stati esteri, il Consiglio federale può subordinare l'iscrizione alla condizione che questi Stati concedano reciprocità ai cittadini svizzeri, sempreché non vi si oppongano obblighi internazionali. A tal fine, può concludere accordi con gli Stati esteri.<sup>158</sup>

<sup>3</sup> Oltre al proprietario può essere iscritto nella matricola anche l'esercente, sempreché adempia le condizioni richieste, indipendentemente dalla proprietà.

<sup>4</sup> Il Consiglio federale emana prescrizioni particolareggiate su le condizioni, il contenuto, la modificazione e la cancellazione delle immatricolazioni.

**Art. 53 e 54**<sup>159</sup>

2. e 3 ...

**Art. 55**4. Effetti  
giuridici

Gli aeromobili iscritti nella matricola svizzera<sup>160</sup> sono considerati come aeromobili svizzeri.

**Art. 56**<sup>161</sup>

III. Certificati

<sup>1</sup> L'UFAC certifica per gli aeromobili iscritti nella matricola svizzera:

- a. l'immatricolazione;
- b. la navigabilità;
- c. l'emissione di rumori o sostanze nocive degli aeromobili a motore.

<sup>157</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738; FF 1971 I 197).

<sup>158</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° apr. 1994 (RU 1994 733; FF 1993 I 609).

<sup>159</sup> Abrogati dal n. I della LF del 18 giu. 1993, con effetto dal 1° apr. 1994 (RU 1994 733; FF 1993 I 609).

<sup>160</sup> RU 1960 1331

<sup>161</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>2</sup> Il Consiglio federale emana disposizioni sul rilascio, la durata di validità, il rinnovo e il ritiro dei certificati. A tal fine si attiene alle prescrizioni internazionali vincolanti per la Svizzera.

**Art. 57**<sup>162</sup>

IV. Costruzione e esercizio di aeromobili

<sup>1</sup> Per garantire in particolare la sicurezza aerea, il DATEC emana disposizioni sulla costruzione, l'esercizio, la manutenzione e l'equipaggiamento degli aeromobili, nonché sui documenti che devono trovarsi a bordo.<sup>163</sup>

<sup>2</sup> Il DATEC può emanare prescrizioni sulla costruzione di talune parti di aeromobili.

<sup>3</sup> Le aziende di costruzione e di manutenzione necessitano di un'autorizzazione dell'UFAC.<sup>164</sup>

**Art. 58**<sup>165</sup>

V. Esame degli aeromobili e degli apparecchi aeronautici

<sup>1</sup> La navigabilità degli aeromobili iscritti nella matricola svizzera nonché l'emissione di rumori e di sostanze nocive degli aeromobili a motore sottostanno a controllo.<sup>166</sup>

<sup>2</sup> Il DATEC emana prescrizioni sulle condizioni di navigabilità nonché sulla limitazione delle emissioni foniche e delle sostanze nocive prodotte dagli aeromobili a motore.<sup>167</sup>

<sup>3</sup> L'UFAC emana un regolamento concernente l'esame degli aeromobili. Esso designa quegli apparecchi i quali, pur non essendo aeromobili, soggiacciono all'esame.

<sup>4</sup> Il richiedente sopporta le spese di controllo.

**Art. 59**

VI. Contrassegni

<sup>1</sup> Qualsiasi aeromobile che circola nello spazio aereo svizzero deve portare contrassegni ben visibili.

<sup>2</sup> L'UFAC fissa il genere dei contrassegni, se non sono prescritti da accordi internazionali.

<sup>162</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540).

<sup>163</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>164</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>165</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738; FF 1971 I 197).

<sup>166</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540).

<sup>167</sup> Nuovo testo giusta il n. II 8 dell'all. alla LF del 22 mar. 2002 concernente l'adeguamento di disposizioni organizzative del diritto federale, in vigore dal 1° feb. 2003 (RU 2003 187; FF 2001 3431).

## Capo secondo: Personale aeronautico

### Art. 60

I. Licenze <sup>1</sup> Per esercitare la loro attività, le seguenti persone necessitano di una licenza dell'UFAC:

- a. i piloti di aeromobili;
- b. il personale ausiliario indispensabile per la condotta di un aeromobile, in particolare i navigatori, i radiotelegrafisti di bordo e i meccanici di bordo;
- c. le persone che formano il personale aeronautico;
- d. il personale dei servizi della sicurezza aerea.<sup>168</sup>

<sup>1bis</sup> Le licenze sono limitate nel tempo.<sup>169</sup>

<sup>2</sup> Il Consiglio federale stabilisce quali altre categorie del personale aeronautico devono essere in possesso di una licenza per esercitare la loro attività.

<sup>3</sup> Esso emana le prescrizioni sul rilascio, il rinnovo e il ritiro delle licenze.

### Art. 61<sup>170</sup>

II. ...

### Art. 62

III. Certificati stranieri <sup>1</sup> L'UFAC decide circa il riconoscimento dei certificati stranieri, a meno che siano applicabili accordi internazionali in materia.

<sup>2</sup> Esso ha il diritto di non riconoscere, per la circolazione nello spazio aereo svizzero, i certificati rilasciati a un cittadino svizzero da uno Stato estero.

### Art. 63

IV. Diritti e obblighi del personale aeronautico

Il Consiglio federale determina i diritti e gli obblighi del personale aeronautico mediante ordinanze e regolamenti speciali, entro i limiti degli accordi internazionali e della legislazione federale. Le condizioni di lavoro sono regolate mediante contratto.

<sup>168</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>169</sup> Introdotta dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>170</sup> Abrogata dal n. I della LF del 1° ott. 2010, con effetto dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

**Parte seconda:  
Rapporti giuridici derivanti dall'esercizio  
della navigazione aerea**

**Titolo primo: Responsabilità civile verso i terzi**

**Art. 64**

I. Entità del risarcimento  
1. Norma

<sup>1</sup> L'esercente dell'aeromobile è tenuto a risarcire il danno causato dall'aeromobile in volo a persone e a cose che si trovano a terra, per il fatto solo che sia accertata l'esistenza di un danno causato dall'aeromobile.

<sup>2</sup> La presente disposizione è applicabile:

- a. al danno cagionato da un corpo qualsiasi che cade dall'aeromobile, anche in caso di lancio regolamentare di zavorra o di lancio fatto in caso di necessità;
- b. al danno cagionato da qualsiasi persona che si trova a bordo di un aeromobile; se questa persona non appartiene all'equipaggio, l'esercente è responsabile soltanto fino all'importo della garanzia che è tenuto a prestare in applicazione degli articoli 70 e 71.

<sup>3</sup> L'aeromobile è considerato in volo dal momento dell'inizio della manovra di partenza a quello della fine della manovra di atterramento.

**Art. 65**

2. Uso illecito

Chi usa un aeromobile senza il consenso dell'esercente risponde del danno cagionato. L'esercente risponde con chi ha causato il danno soltanto fino all'importo della garanzia che è tenuto a prestare in applicazione degli articoli 70 e 71.

**Art. 66**

3. Collisione

In caso di danno cagionato a terra da due o più aeromobili entrati in collisione, gli esercenti di questi aeromobili sono considerati solidalmente responsabili verso i terzi vittime del danno.

**Art. 67<sup>171</sup>**

II. ...

**Art. 68**

III. Prescrizione

<sup>1</sup> Queste azioni si prescrivono entro un anno dal giorno in cui è stato cagionato il danno. Se il danneggiato prova di non aver avuto conoscenza sia del danno, sia della sua importanza, ovvero dell'identità

<sup>171</sup> Abrogato dal n. II 25 dell'all. 1 al Codice di procedura civile del 19 dic. 2008, con effetto dal 1° gen. 2011 (RU 2010 1739; FF 2006 6593).

della persona responsabile, la prescrizione comincia a decorrere dal giorno in cui egli ne ha avuto conoscenza.

<sup>2</sup> In ogni caso, l'azione si prescrive entro tre anni dal giorno in cui il danno è stato causato.

### Art. 69

IV. Riserva  
del diritto  
contrattuale

Le disposizioni del presente titolo non si applicano ai danni, cagionati a terra, la cui riparazione è disciplinata da un contratto concluso tra la persona lesa e quella responsabile conformemente alla presente legge.

### Art. 70

V. Garanzia per  
le conseguenze  
della responsabi-  
lità civile  
1. Obbligo di  
assicurazione

<sup>1</sup> L'esercente di un aeromobile iscritto nella matricola svizzera degli aeromobili deve essere assicurato contro i rischi legati alla sua responsabilità civile in quanto esercente di aeromobili. È fatto salvo l'articolo 71.<sup>172</sup>

<sup>2</sup> L'assicurazione deve garantire anche la responsabilità civile delle persone che pilotano, per conto dell'esercente, un aeromobile, o che adempiono altri servizi a bordo, per i danni causati a terzi nell'esercizio della loro attività al servizio dell'esercente.

### Art. 71

2. Deposito  
e cauzione

<sup>1</sup> La garanzia per le conseguenze della responsabilità può consistere anche in un deposito di valori, facilmente realizzabili, presso una cassa pubblica o una banca accetta all'UFAC, come pure in una cauzione solidalmente prestata da una banca o da una società d'assicurazione autorizzata dal Consiglio federale a operare nella Svizzera.

<sup>2</sup> I valori e la cauzione devono essere completati non appena vi è la possibilità che le somme da essi rappresentate vengano diminuite per il pagamento di una indennità.

### Art. 72

3. Aeromobili  
della Confedera-  
zione e dei  
Cantoni

La Confederazione e i Cantoni non sono soggetti all'obbligo di prestare garanzia per i loro aeromobili.

### Art. 73

4. Aeromobili  
stranieri

L'obbligo di prestare garanzia per gli aeromobili stranieri è regolato dagli accordi internazionali. In mancanza di tali accordi, l'UFAC può

<sup>172</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

subordinare l'uso dello spazio aereo svizzero alla prestazione anticipata di una garanzia.

#### Art. 74<sup>173</sup>

5. Altre  
prescrizioni

<sup>1</sup> Il Consiglio federale emana prescrizioni sulla prestazione delle garanzie, specialmente per quanto concerne il loro importo e il rilascio di certificati ufficiali concernenti il genere, l'importo e la durata di validità delle garanzie prestate.

<sup>2</sup> Esso può estendere la prestazione delle garanzie a determinate categorie di aeromobili svizzeri che non sono iscritti nella matricola.

<sup>3</sup> In modo analogo alla legislazione sulla circolazione stradale, il Consiglio federale può emanare prescrizioni relative ai danni causati da aeromobili sconosciuti o non assicurati.

### Titolo secondo: Diritto di trasporto aereo

#### Art. 75<sup>174</sup>

I. In generale

<sup>1</sup> Il Consiglio federale emana prescrizioni sul trasporto di persone, bagagli, merci e animali, sulla responsabilità civile del trasportatore nei confronti dei passeggeri e degli speditori e sull'obbligo di assicurazione. A tal fine si attiene alle prescrizioni internazionali vincolanti per la Svizzera.<sup>175</sup>

<sup>2</sup> Per il traffico interno, il Consiglio federale può semplificare le modalità di spedizione.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale può regolare in altro modo il limite della responsabilità civile in favore del danneggiato per il traffico interno ed il traffico internazionale non soggetto a convenzioni internazionali sulla responsabilità civile nel trasporto aereo, vincolanti per la Svizzera.

<sup>4</sup> In quanto le convenzioni applicabili riservino un aumento contrattuale dei limiti di responsabilità, il Consiglio federale può emanare prescrizioni giuste le quali il rilascio di concessioni e di autorizzazioni a imprese svizzere del traffico aereo commerciale deve essere subordinato alla condizione che esse offrano ai passeggeri una somma maggiore per la responsabilità civile.

<sup>5</sup> ...<sup>176</sup>

<sup>173</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540).

<sup>174</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 24 giu. 1977, in vigore dal 1° gen. 1978 (RU 1977 2110; FF 1976 III 1235).

<sup>175</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>176</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540). Abrogato dal n. I della LF del 1° ott. 2010, con effetto dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).



**Art. 76**

II. Riserva della  
legislazione  
postale

Per il trasporto degli invii postali per via aerea sono riservate le disposizioni speciali della legislazione postale.

**Art. 76a<sup>177</sup>**

III. Copertura

<sup>1</sup> Le imprese svizzere del traffico aereo commerciale devono assicurarsi contro le conseguenze della responsabilità civile come trasportatori aerei sino a concorrenza di un importo da stabilirsi dal Consiglio federale.

<sup>2</sup> Fatti salvi gli accordi internazionali che vincolano la Svizzera, il Consiglio federale può far dipendere il rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni a imprese straniere del traffico aereo commerciale dall'esistenza di una sufficiente assicurazione sulla responsabilità civile come trasportatori aerei.

**Titolo terzo: Disposizioni comuni sulla responsabilità civile****Art. 77**

I. Assicurazione  
federale contro  
gli infortuni

<sup>1</sup> I diritti derivanti dalla presente legge sono garantiti alle persone danneggiate assicurate giusta la legge federale del 20 marzo 1981<sup>178</sup> sull'assicurazione contro gli infortuni. L'assicuratore dispone del diritto di regresso nei confronti degli assicurati conformemente agli articoli 72–75 della legge federale del 6 ottobre 2000<sup>179</sup> sulla parte generale del diritto delle assicurazioni sociali.<sup>180</sup>

<sup>2</sup> Più ampi diritti, derivanti da infortunio causato da un aeromobile, sono acquisiti alla vittima o ai suoi superstiti.

**Art. 78**

II. Assicurazione  
militare

Se una persona, al beneficio dell'assicurazione militare, rimane vittima di infortunio cagionato dall'uso di un aeromobile militare svizzero, è applicabile esclusivamente la legislazione federale sull'assicurazione militare.

<sup>177</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540).

<sup>178</sup> RS **832.20**

<sup>179</sup> RS **830.1**

<sup>180</sup> Nuovo testo giusta il n. 5 dell'all. alla LF del 6 ott. 2000 sulla parte generale del diritto delle assicurazioni sociali, in vigore dal 1° gen. 2003 (RU **2002** 3371; FF **1991** II 178 766 **1994** V 897 **1999** 3896).

**Art. 79**

III. Diritto delle obbligazioni

Sono applicabili le disposizioni del Codice delle obbligazioni<sup>181</sup>, in quanto gli articoli 64 a 78, come pure le prescrizioni emanate dal Consiglio federale per la loro esecuzione, non dispongono altrimenti.

**Titolo quarto: Sequestro conservativo degli aeromobili****Art. 80**

I. Nozione

Per sequestro conservativo, nel senso degli articoli seguenti, s'intende ogni atto, di qualsiasi nome, con il quale un aeromobile è trattenuto, per un interesse privato, a profitto di un creditore, del suo proprietario o del titolare di un diritto reale che lo grava, senza che il sequestrante possa invocare una sentenza esecutiva ottenuta precedentemente nella procedura ordinaria, o un titolo esecutivo equivalente.

**Art. 81**

II. Esclusione

<sup>1</sup> Sono esclusi dal sequestro conservativo:

- a. gli aeromobili destinati o adibiti esclusivamente a un servizio di Stato;
- b. gli aeromobili effettivamente in servizio su una linea di trasporti pubblici esercitata regolarmente e gli aeromobili di riserva indispensabili;
- c. tutti gli altri aeromobili destinati o adibiti al trasporto retribuito di persone e di cose, quando sono pronti a prendere il volo per eseguire il trasporto, a meno che non si tratti di un debito contratto per compiere il viaggio o di un credito sorto durante il viaggio.

<sup>2</sup> Le disposizioni del presente articolo non si applicano al sequestro conservativo domandato dal proprietario sprossessato del suo aeromobile mediante atto illecito.

**Art. 82 a 84<sup>182</sup>**

III. a V. ....

**Art. 85**

VI. Riserve

Le prescrizioni che precedono non si applicano ai provvedimenti conservativi presi in virtù della legislazione sul fallimento, del diritto amministrativo o del diritto penale.

<sup>181</sup> RS 220

<sup>182</sup> Abrogati dal n. II 25 dell'all. 1 al Codice di procedura civile del 19 dic. 2008, con effetto dal 1° gen. 2011 (RU 2010 1739; FF 2006 6593).

**Art. 86**

VII. Aeromobili stranieri

Gli articoli 80 a 85 sono applicabili anche agli aeromobili stranieri, purché lo Stato ove sono iscritti nella matricola<sup>183</sup> garantisca la reciprocità.

**Art. 87**

VIII. Protezione della proprietà industriale

Restano riservate le convenzioni internazionali sulla protezione della proprietà industriale.

**Titolo quinto: Disposizioni penali<sup>184</sup>****Capo primo: Reati****Art. 88**I. Delitti  
1. Divieto di circolazione

<sup>1</sup> Chiunque, violando un divieto di circolazione emanato in virtù dell'articolo 7, penetra intenzionalmente nello spazio aereo svizzero, o parte in volo dalla Svizzera, o sorvola una zona vietata, è punito con la detenzione fino ad un anno o con la multa fino a 10 000 franchi.

<sup>2</sup> Se il colpevole ha inoltre violato le prescrizioni dell'articolo 18 su l'obbligo di atterrare, la pena è la detenzione fino a due anni o la multa fino a 20 000 franchi.

<sup>3</sup> Se il colpevole ha agito per negligenza, la pena è la detenzione fino a sei mesi o la multa fino a 5000 franchi.

**Art. 89**

2. Pilotaggio di un aeromobile munito di contrassegni falsi

<sup>1</sup> Chiunque intenzionalmente pilota o fa pilotare un aeromobile munito di contrassegni contraffatti o alterati, o privo dei contrassegni prescritti nell'articolo 59 è punito con la detenzione fino a cinque anni e con la multa fino a 20 000 franchi.

<sup>2</sup> In casi di poca gravità, il giudice può infliggere la sola multa.

<sup>3</sup> Se il colpevole ha agito per negligenza, la pena è la detenzione fino a sei mesi o la multa fino a 10 000 franchi.

<sup>4</sup> È parimente punibile chiunque pilota o fa pilotare fuori della Svizzera un aeromobile indebitamente munito dei contrassegni svizzeri. È applicabile l'articolo 4 capoverso 2 del Codice penale svizzero<sup>185</sup>.

<sup>183</sup> RU **1960** 1331

<sup>184</sup> A partire dal 1° gen. 2007 le pene e i termini di prescrizione devono essere adattati giusta la chiave di conversione dell'art. 333 cpv. 2-6 del Codice penale (RS **311.0**), nel testo della LF del 13. dic. 2002 (RU **2006** 3459; FF **1999** 1669).

<sup>185</sup> RS **311.0**

**Art. 89a**<sup>186</sup>

2a. Inosservanza delle istruzioni di un aeromobile intercettatore

<sup>1</sup> Chiunque, in qualità di comandante di bordo di un aeromobile, non segue le istruzioni date da un aeromobile intercettatore secondo le norme della circolazione aerea, è punito con la detenzione o con la multa.

<sup>2</sup> L'atto è parimenti punibile se è stato commesso all'estero a bordo:

- a. di un aeromobile svizzero;
- b. di un aeromobile straniero utilizzato da un esercente con sede principale o con residenza permanente in Svizzera.

<sup>3</sup> È applicabile l'articolo 4 capoverso 2 del Codice penale svizzero<sup>187</sup>.

**Art. 90**

3. Pericoli cagionati in navigazione

<sup>1</sup> Chiunque, durante un volo, come comandante di un aeromobile, o membro dell'equipaggio o passeggero, viola intenzionalmente le prescrizioni legali o le norme riconosciute della circolazione e mette in tal modo scientemente in pericolo la persona o i beni di terzi a terra, è punito con la detenzione fino a tre anni.

<sup>2</sup> Se il colpevole ha agito per negligenza, la pena è la detenzione fino a sei mesi o la multa fino a 10 000 franchi.

**Art. 90bis**<sup>188</sup>

4. Facoltà menomate dei membri dell'equipaggio

Chiunque, trovandosi in preda all'alcol, a narcotici o sostanze psicotrope, svolge funzioni di membro dell'equipaggio, chiunque, intenzionalmente, si oppone o si sottrae a un prelievo di sangue o a una visita medica completa, ordinati dall'autorità, oppure fa in modo che questi provvedimenti non possano perseguire il loro scopo, è punito con la detenzione o con la multa.

**Art. 91**<sup>189</sup>

II. Contravvenzioni

<sup>1</sup> È punito con la multa fino a 20 000 franchi chiunque, intenzionalmente o per negligenza:

- a. viola norme di circolazione;
- b. viola prescrizioni sull'esercizio della navigazione aerea volte a garantire la sicurezza di persone o cose;

<sup>186</sup> Introdotta dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540).

<sup>187</sup> RS **311.0**

<sup>188</sup> Introdotta dal n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU **1973** 1738; FF **1971** I 197). Originario art. 44<sup>ter</sup>.

<sup>189</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

- c. pilota o esercita un aeromobile senza disporre dei documenti prescritti;
  - d. pilota o esercita un aeromobile che non adempie le condizioni di navigabilità;
  - e. viola prescrizioni sulla manutenzione mettendo in tal modo in pericolo la sicurezza dell'esercizio;
  - f. viola le prescrizioni qui appresso, contenute in un regolamento d'esercizio di cui all'articolo 36c e volte a proteggere l'ambiente, la sicurezza di persone o cose:
    - 1. prescrizioni sulla procedura d'avvicinamento e di decollo,
    - 2. prescrizioni sull'utilizzazione degli impianti dell'aeroporto da parte dei passeggeri, degli aeromobili e dei veicoli terrestri nonché di altri utenti;
  - g. viola, come passeggero, le istruzioni dell'equipaggio volte a garantire la sicurezza di persone o cose;
  - h. disturba la quiete pubblica esercitando un aeromobile in un momento in cui la legislazione o il regolamento d'esercizio di cui all'articolo 36c non lo consente;
  - i. viola prescrizioni d'esecuzione la cui trasgressione è dichiarata punibile sotto comminatoria della pena prevista dalla presente disposizione.
- 2 È punito con la multa fino a 20 000 franchi chiunque, intenzionalmente:
- a. contravviene a una decisione notificatagli sotto comminatoria della pena prevista dalla presente disposizione;
  - b. non ottempera a un obbligo derivante da concessione o da autorizzazione.

<sup>3</sup> In caso di gravi infrazioni secondo il capoverso 1 lettere a–e ed i, nonché capoverso 2, la pena è la multa fino a 40 000 franchi.

<sup>4</sup> Il trasportatore aereo che viola ripetutamente e gravemente nei confronti dei suoi passeggeri obblighi sussistenti in virtù di accordi internazionali e per la cui violazione devono essere comminate sanzioni in virtù degli stessi accordi, è punito con la multa fino a 20 000 franchi.

#### **Art. 91**<sup>bis</sup> 190

IIa. Altre  
disposizioni  
penali

Le disposizioni speciali della legge federale del 22 marzo 1974<sup>191</sup> sul diritto penale amministrativo (art. 14 a 18) sono applicabili.

<sup>190</sup> Introdotta dal n. 15 dell'all. al DPA, in vigore dal 1° gen. 1975 (RU 1974 1857; FF 1971 I 727).

**Art. 92**

III. Provvedimenti amministrativi

1. In generale

Qualora siano state violate disposizioni della presente legge o di ordinanze e altre prescrizioni emanate per la sua applicazione dalle autorità competenti, o disposizioni di accordi internazionali sulla navigazione aerea, l'UFAC può, indipendentemente dall'apertura e dal risultato di qualsiasi procedura penale, pronunciare:

- a. il ritiro definitivo o temporaneo, o la limitazione della validità di autorizzazioni, licenze e certificati rilasciati;
- b. il sequestro di aeromobili che metterebbero in pericolo la sicurezza pubblica se usati ulteriormente, o di cui vi sia da temere l'uso abusivo.

**Art. 93**<sup>192</sup>

2. Ritiro della concessione

Una concessione accordata conformemente agli articoli 28, 30 o 37 può essere ritirata, in qualsiasi tempo e senza indennità, in caso di contravvenzione grave o ripetuta agli obblighi del concessionario.

IV. Persone giuridiche e società commerciali

**Art. 94**<sup>193</sup>**Art. 95**<sup>194</sup>

V. Disposizioni generali

<sup>1</sup> Alle contravvenzioni a tenore dell'articolo 91 si applicano le disposizioni generali della legge federale del 22 marzo 1974<sup>195</sup> sul diritto penale amministrativo.

<sup>2</sup> Alle altre infrazioni si applicano le disposizioni generali del Codice penale svizzero<sup>196</sup>.

<sup>191</sup> RS 313.0

<sup>192</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998, in vigore dal 15 nov. 1998 (RU 1998 2566; FF 1997 III 982).

<sup>193</sup> Abrogato dal n. 15 dell'all. al DPA, con effetto dal 1° gen. 1975 (RU 1974 1857; FF 1971 I 727).

<sup>194</sup> Nuovo testo giusta il n. 15 dell'all. al DPA, in vigore dal 1° gen. 1975 (RU 1974 1857; FF 1971 I 727).

<sup>195</sup> RS 313.0

<sup>196</sup> RS 311.0

## Capo secondo: Campo d'applicazione e perseguimento penale

### Art. 96<sup>197</sup>

I. Applicabilità  
per territorio  
delle disposi-  
zioni penali  
1. Massima

Con riserva degli articoli 89 capoverso 4, 97 e 97<sup>bis</sup> della presente legge, o degli articoli 4 a 6 del Codice penale svizzero<sup>198</sup>, le disposizioni penali sono applicabili soltanto a chi ha commesso un reato nella Svizzera.

### Art. 97<sup>199</sup>

2. Reati a bordo  
di aeromobili  
svizzeri

<sup>1</sup> Il diritto penale svizzero è applicabile anche agli atti commessi fuori della Svizzera a bordo di un aeromobile svizzero.

<sup>2</sup> I membri dell'equipaggio di un aeromobile svizzero soggiacciono inoltre al diritto penale svizzero anche se hanno commesso il reato fuori dell'aeromobile nell'adempimento delle loro funzioni professionali.

<sup>3</sup> Il giudizio è ammesso soltanto se l'autore si trova nella Svizzera e non è stato estradato all'estero o quando è stato estradato alla Confederazione a cagione dell'atto commesso.

<sup>4</sup> L'articolo 6 numero 2 del Codice penale svizzero<sup>200</sup> è applicabile indipendentemente dalla cittadinanza dell'autore.

### Art. 98

II. Giurisdizione

<sup>1</sup> Con riserva del capoverso 2 i reati commessi a bordo di un aeromobile soggiacciono alla giurisdizione penale federale.<sup>201</sup>

<sup>2</sup> Le contravvenzioni a tenore dell'articolo 91 sono perseguite e giudicate dall'UFAC secondo le norme procedurali della legge federale del 22 marzo 1974<sup>202</sup> sul diritto penale amministrativo.<sup>203</sup>

<sup>3</sup> Se i reati sono stati commessi a bordo di un aeromobile straniero sopra il territorio svizzero o a bordo di un aeromobile svizzero fuori

<sup>197</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 24 giu. 1977, in vigore dal 1° gen. 1978 (RU 1977 2110; FF 1976 III 1235).

<sup>198</sup> RS 311.0. Ora: art. 4-7.

<sup>199</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 24 giu. 1977, in vigore dal 1° gen. 1978 (RU 1977 2110; FF 1976 III 1235).

<sup>200</sup> RS 311.0. Ora: art. 6 cpv. 3.

<sup>201</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738; FF 1971 I 197).

<sup>202</sup> RS 313.0

<sup>203</sup> Nuovo testo giusta il n. 15 dell'all. al DPA, in vigore dal 1° gen. 1975 (RU 1974 1857; FF 1971 I 727).

della Svizzera, l'autorità svizzera competente a procedere penalmente può rinunciare al procedimento penale.<sup>204</sup>

### Art. 99

III. Attribuzioni del comandante

<sup>1</sup> Se un reato è commesso a bordo di un aeromobile svizzero, il comandante deve raccogliere ed assicurare le prove.<sup>205</sup>

<sup>2</sup> Egli compie, fino al momento dell'arrivo delle autorità competenti, gli atti d'inchiesta che non soffrono indugio.<sup>206</sup>

<sup>3</sup> È autorizzato a perquisire i passeggeri e i membri dell'equipaggio nonché a sequestrare gli oggetti che possono servire di prova.<sup>207</sup>

<sup>4</sup> Se vi è pericolo nel ritardo, il comandante ha il diritto di procedere al fermo delle persone sospette.<sup>208</sup>

<sup>5</sup> Sono applicabili per analogia gli articoli 39, 40 e 45 a 52 della legge federale del 22 marzo 1974<sup>209</sup> sul diritto penale amministrativo circa l'interrogatorio dell'imputato, la raccolta di informazioni orali, l'attuazione di provvedimenti coattivi, il sequestro, la perquisizione e il fermo.<sup>210</sup>

### Art. 100

IV. Obbligo di denuncia

Tutte le autorità, sia di polizia sia giudiziarie, sono tenute a denunciare all'UFAC qualsiasi atto punibile che potrebbe provocare il ritiro di autorizzazioni, licenze e certificati nel senso dell'articolo 92.

### Art. 100<sup>bis</sup><sup>211</sup>

V. Provvedimenti preventivi attentati

<sup>1</sup> Ove esistano sospetti che possa essere commesso un attentato su un aeromobile in partenza dalla Svizzera, il comandante di polizia competente per l'aerodromo ha diritto di ordinare un controllo e, all'occorrenza, la perquisizione dell'aeromobile. Su richiesta della polizia cantonale, l'equipaggio e il personale dell'infrastruttura sono

<sup>204</sup> Nuovo testo giusta il n. 15 dell'all. al DPA, in vigore dal 1° gen. 1975 (RU **1974** 1857; FF **1971** I 727).

<sup>205</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU **1973** 1738; FF **1971** I 197).

<sup>206</sup> Nuovo testo giusta il n. 15 dell'all. al DPA, in vigore dal 1° gen. 1975 (RU **1974** 1857; FF **1971** I 727).

<sup>207</sup> Nuovo testo giusta il n. 15 dell'all. al DPA, in vigore dal 1° gen. 1975 (RU **1974** 1857; FF **1971** I 727).

<sup>208</sup> Nuovo testo giusta il n. 15 dell'all. al DPA, in vigore dal 1° gen. 1975 (RU **1974** 1857; FF **1971** I 727).

<sup>209</sup> RS **313.0**

<sup>210</sup> Introdotto dal n. 15 dell'all. al DPA, in vigore dal 1° gen. 1975 (RU **1974** 1857; FF **1971** I 727).

<sup>211</sup> Introdotto dal n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU **1973** 1738; FF **1971** I 197). Originario art. 44<sup>ter</sup>.



tenuti a coadiuvare gli organi di polizia nell'esecuzione di tali provvedimenti.

<sup>2</sup> Ove esistano sospetti che possa essere commesso un attentato mediante invii postali o bagaglio aerei, il comandante di polizia menzionato al capoverso 1 ha diritto di ordinare un controllo e se necessario la perquisizione degli invii postali o del bagaglio di cui si tratta. I servizi della Posta svizzera e i loro agenti devono consegnare alla polizia cantonale gli invii postali sospetti.<sup>212</sup>

<sup>3</sup> Ove esistano sospetti che possa essere commesso un attentato a bordo d'un aeromobile in volo, il comandante di polizia menzionato al capoverso 1 ha diritto di ordinare la perquisizione dei passeggeri e dei bagagli a mano per scovare le armi e gli esplosivi. Il passeggero che si oppone può essere escluso dal volo senza indennità alcuna.

<sup>4</sup> Durante i controlli e le perquisizioni previsti ai capoversi 1 a 3, deve essere massimamente salvaguardato il segreto privato. Per quanto possibile, saranno considerati anche gli interessi del traffico aereo. Deve essere garantito il trattamento doganale.

<sup>5</sup> La responsabilità per i danni inerenti alle operazioni di controllo è disciplinata secondo le disposizioni della legge federale del 14 marzo 1958<sup>213</sup> sulla responsabilità della Confederazione, dei membri delle autorità federali e dei funzionari federali.

#### **Art. 100<sup>ter</sup>214**

VI. Accertamento dell'ebrietà e di altri stati analoghi

<sup>1</sup> I membri dell'equipaggio che presentano indizi di ebrietà o di influsso di narcotici o di sostanze psicotrope sono sottoposti a un esame adeguato. Può essere loro imposto il prelievo del sangue.

<sup>2</sup> I capi d'aerodromo e gli organi di polizia competenti per luogo hanno facoltà di ordinare i provvedimenti necessari. In caso d'intervento dei capi d'aerodromo, quest'ultimi devono chiedere senz'indugio l'operato della polizia se i sospetti di cui al capoverso 1 siano confermati da una prima inchiesta.

<sup>3</sup> Sono applicabili, per analogia, le prescrizioni sulla procedura per il prelievo e l'analisi del sangue e sugli altri provvedimenti verso gli utenti della strada.

<sup>212</sup> Nuovo testo giusta il n. 18 dell'all. alla LF del 30 apr. 1997 sull'organizzazione delle poste, in vigore dal 1° gen. 1998 (RU 1997 2465; FF 1996 III 1201).

<sup>213</sup> RS 170.32

<sup>214</sup> Introdotto dal n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738; FF 1971 I 197). Originario art. 44<sup>ter</sup>.

## Parte terza: Promovimento della navigazione aerea

### Art. 101<sup>215</sup>

I. Prestazioni della Confederazione  
1. Alle imprese del traffico di linea<sup>216</sup>

<sup>1</sup> La Confederazione può concedere sussidi o prestiti alla navigazione aerea svizzera per l'esercizio di linee aeree regolari.<sup>217</sup>

<sup>2</sup> In ogni singolo caso è tenuto conto della situazione finanziaria del beneficiario.

### Art. 101a<sup>218</sup>

2. ...

### Art. 101b<sup>219</sup>

3. Ai fornitori di servizi della sicurezza aerea

<sup>1</sup> La Confederazione può assumere temporaneamente le perdite di proventi di un fornitore di servizi della sicurezza aerea per le prestazioni fornite in un Paese confinante sino a concorrenza dell'indennità concordata con questo Stato.

<sup>2</sup> Il Consiglio federale verifica ogni tre anni se e in quale misura la Confederazione deve continuare ad assumere queste perdite di proventi. La Confederazione le assume al massimo per nove anni a partire dall'entrata in vigore della modifica del 1° ottobre 2010 della presente legge.

### Art. 102<sup>220</sup>

II. Partecipazioni

La Confederazione può partecipare a imprese esercitanti aerodromi e a imprese di trasporto aereo se siffatta partecipazione è giustificata dall'interesse generale.

<sup>215</sup> Nuovo testo giusta il n. I 62 della LF del 14 dic. 1984 sui provvedimenti di risparmio 1984, in vigore dal 1° gen. 1986 (RU 1985 660; FF 1984 I 1013).

<sup>216</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540).

<sup>217</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540).

<sup>218</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540). Abrogato dal n. II 21 della LF del 6 ott. 2006 (Nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni), con effetto dal 1° gen. 2008 (RU 2007 5779; FF 2005 5349).

<sup>219</sup> Introdotto dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU 2011 1119; FF 2009 4263).

<sup>220</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738; FF 1971 I 197).

**Art. 103**<sup>221</sup>III. Esame degli  
aiuti pubblici

<sup>1</sup> La Commissione della concorrenza esamina la compatibilità con l'articolo 13 dell'accordo del 21 giugno 1999<sup>222</sup> tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo:

- a.<sup>223</sup> dei progetti di decisioni del Consiglio federale che favoriscono singole imprese o rami di produzione rientranti nel campo d'applicazione di tale accordo, segnatamente le prestazioni e le partecipazioni previste negli articoli 101 e 102 della presente legge;
- b. delle misure di sostegno simili prese dai Cantoni e dai Comuni, nonché da altri enti o stabilimenti svizzeri di diritto pubblico o ad economia mista;
- c. delle misure di sostegno simili prese dalla Comunità europea o dai suoi Stati membri.

<sup>2</sup> Nel suo esame la Commissione della concorrenza è indipendente dal Consiglio federale e dall'Amministrazione.

<sup>3</sup> Le autorità competenti per la decisione tengono conto del risultato di tale esame.

**Art. 103a**<sup>224</sup>IV. Istruzione e  
perfezionamento  
aeronautici

<sup>1</sup> La Confederazione sostiene l'istruzione e il perfezionamento aeronautici di candidati atti a divenire piloti militari, piloti professionisti, istruttori o piloti di ricognizione.

<sup>2</sup> L'istruzione è impartita principalmente in scuole private.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale può delegare a organizzazioni della navigazione aerea la direzione amministrativa, l'informazione sulle possibilità della carriera aeronautica e la pubblicità. La Confederazione assume le spese al prezzo di costo. I dettagli sono disciplinati in via contrattuale.

<sup>4</sup> Il Consiglio federale disciplina la sorveglianza e istituisce un organo incaricato di conciliare gli interessi dei servizi interessati.

<sup>221</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 19 mar. 2004, in vigore dal 1° set. 2004 (RU **2004** 3867; FF **2003** 5424).

<sup>222</sup> RS **0.748.127.192.68**

<sup>223</sup> Nuovo testo giusta il n. II 21 della LF del 6 ott. 2006 (Nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni), in vigore dal 1° gen. 2008 (RU **2007** 5779; FF **2005** 5349).

<sup>224</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540).

**Art. 103b**<sup>225</sup>

V. Istruzione e perfezionamento, ricerca e sviluppo

La Confederazione promuove l'istruzione e il perfezionamento, nonché la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie nell'ambito dei vari settori dell'aviazione.

**Art. 103c e 103d**<sup>226</sup>**Parte quarta: Applicazione e disposizioni finali****Art. 104**<sup>227</sup>

I. Riserva della legislazione sulle telecomunicazioni

Sono fatte salve le disposizioni della legislazione sulle telecomunicazioni.

**Art. 105**

II. Riserva della legislazione doganale

<sup>1</sup> Sono riservate le disposizioni della legislazione doganale.

<sup>2</sup> Chi esercita un aerodromo o un idroscalo è tenuto a mettere a disposizione i locali necessari per le operazioni doganali.

**Art. 106**

III. Applicazione della legge agli aeromobili militari  
1. In generale

<sup>1</sup> La Confederazione risponde soltanto conformemente agli articoli 64 a 74 e 77 a 79 dei danni cagionati da aeromobili militari svizzeri a persone ed a beni che si trovano a terra.

<sup>2</sup> Del rimanente, la presente legge si applica agli aeromobili militari soltanto nella misura in cui essa è espressamente dichiarata applicabile dal Consiglio federale.

**Art. 107**

2. Norme per la sicurezza della circolazione e ordinanza sui segnali

Il servizio competente del DDPS prende, d'intesa con l'UFAC, i provvedimenti necessari affinché gli aeromobili militari osservino le norme emanate per la sicurezza della circolazione, nonché l'ordinanza sui segnali. Se queste norme sono fissate da accordi internazionali conclusi dalla Svizzera, esse si applicano senz'altro agli aeromobili militari svizzeri.

<sup>225</sup> Introdotta dal n. I della LF del 18 giu. 1993 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540). Nuovo testo giusta il n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>226</sup> Introdotti dal n. I della LF del 18 giu. 1993 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540). Abrogati dal n. I della LF del 1° ott. 2010, con effetto dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>227</sup> Nuovo testo giusta il n. 18 dell'all. alla LF del 30 apr. 1997 sull'organizzazione delle poste, in vigore dal 1° gen. 1998 (RU **1997** 2465; FF **1996** III 1201).

**Art. 107a**<sup>228</sup>IIIa. Protezione  
dei dati1. Trattamento  
di dati personali

<sup>1</sup> L'UFAC, le autorità di ricorso come pure le altre autorità e organizzazioni private incaricate di compiti in virtù della presente legge trattano i dati personali necessari all'adempimento del loro mandato legale.

<sup>2</sup> Sono trattati dati personali, inclusi dati degni di particolare protezione e profili della personalità, concernenti:

- a. le persone attive nell'aviazione civile, che riguardano:
  1. l'attitudine caratteriale (buona condotta, estratto del casellario giudiziale e risultati di eventuali accertamenti supplementari),
  2. la capacità (formazione scolastica e specialistica, percorso professionale, qualifiche, infortuni e incidenti),
  3. la salute (esami concernenti l'idoneità fisica e l'attitudine psichica);
- b. procedimenti amministrativi e penali e sanzioni secondo la legislazione sull'aviazione civile.

<sup>3</sup> Sono inoltre trattati dati personali concernenti:

- a. imprese svizzere di trasporto aereo;
- b. imprese estere di trasporto aereo che esercitano la navigazione aerea in Svizzera;
- c. imprese di costruzione;
- d. imprese di manutenzione;
- e. gestori di impianti infrastrutturali;
- f. fornitori di servizi della sicurezza aerea.

<sup>4</sup> Ai fini delle inchieste sugli infortuni aeronautici e gli incidenti gravi, i fornitori di servizi della sicurezza aerea civile e militare possono registrare conversazioni e rumori di fondo in ambienti adibiti al traffico aereo. Il Consiglio federale disciplina le responsabilità per la raccolta dei dati, la procedura di valutazione, i destinatari dei dati, la durata di conservazione e le misure tecniche e organizzative di protezione.

<sup>5</sup> Per l'esecuzione dei loro compiti legali, gli organi che trattano i dati possono comunicare dati personali, inclusi i dati degni di particolare protezione e i profili della personalità, alle autorità svizzere o estere incaricate di compiti analoghi nonché a organizzazioni internazionali,

<sup>228</sup> Introdotto dal n. 113 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029). Nuovo testo giusta il n. 1 della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

se dette autorità e organizzazioni garantiscono un'adeguata protezione dei dati trasmessi.

**Art. 107b**<sup>229</sup>

2. Diritti di accesso

<sup>1</sup> I dati personali raccolti nella matricola svizzera degli aeromobili (art. 52 segg.) sono pubblici. Possono essere resi accessibili mediante procedura di richiamo.

<sup>2</sup> Il servizio d'inchiesta ha accesso ai dati personali delle persone attive nell'aviazione civile trattati dall'UFAC.

**Art. 108**

IV. Norme speciali

<sup>1</sup> Il Consiglio federale può prevedere che talune disposizioni della presente legge non si applichino agli aeromobili di speciali categorie. Si considerano tali:

- a. gli aeromobili di Stato che non sono aeromobili militari;
- b. gli aeromobili senza motore;
- c. gli aeromobili a motore senza occupanti;
- d. gli aeromobili a motore con occupanti e il cui peso o carico alare sono minimi.<sup>230</sup>

<sup>2</sup> Se è il caso esso può fissare norme speciali per queste categorie di aeromobili. I provvedimenti del Consiglio federale non possono tuttavia derogare alle disposizioni sulla responsabilità civile e alle disposizioni penali della presente legge.

**Art. 108a**<sup>231</sup>

IVa. Requisiti fondamentali relativi alla sicurezza del traffico aereo

<sup>1</sup> Il Consiglio federale stabilisce i requisiti fondamentali relativi alla sicurezza del traffico aereo. A tal fine si attiene alle prescrizioni internazionali vincolanti per la Svizzera e tiene conto dello stato della tecnica e della sostenibilità economica.

<sup>2</sup> Può designare norme tecniche dal cui rispetto si presume che siano adempiuti anche i requisiti fondamentali relativi alla sicurezza.

<sup>3</sup> Può delegare all'UFAC l'emanazione di prescrizioni amministrative e tecniche, in particolare la designazione delle norme tecniche di cui al capoverso 2.

<sup>229</sup> Introdotto dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

<sup>230</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540).

<sup>231</sup> Introdotto dal n. I della LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° apr. 2011 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263).

**Art. 109**

V. Esecuzione di accordi internazionali e adattamento allo sviluppo tecnico

Il Consiglio federale è autorizzato a prendere, fino a tanto che una legge non ha regolato la materia, i provvedimenti per:

- a. l'esecuzione degli accordi internazionali relativi alla navigazione approvati dall'Assemblea federale;
- b. l'applicazione alla circolazione aerea nella Svizzera delle norme contenute in detti accordi;
- c. l'adattamento alle innovazioni tecniche nel campo della navigazione aerea.

**Art. 110**

VI. Disposizione abrogativa

Con l'entrata in vigore della presente legge sono abrogate tutte le disposizioni contrarie ad essa; in particolare:

- a. il decreto del Consiglio federale del 27 gennaio 1920<sup>232</sup> che regola la circolazione aerea in Svizzera e le prescrizioni esecutive emanate dal DATEC e dall'UFAC;
- b. le prescrizioni del Consiglio federale del 24 gennaio 1921<sup>233</sup> concernenti la circolazione degli aeromobili sopra e sulle acque.

**Art. 111**

VII. Entrata in vigore.  
Esecuzione

Il Consiglio federale fissa la data dell'entrata in vigore della presente legge; esso è incaricato di eseguirla.

Data dell'entrata in vigore: 15 giugno 1950<sup>234</sup>

<sup>232</sup> [RU 36 183]

<sup>233</sup> [RU 37 84]

<sup>234</sup> DCF del 5 giu. 1950.

### **Disposizioni finali della modifica del 17 dicembre 1971<sup>235</sup>**

#### **III**

<sup>1</sup> Nell'applicazione dell'articolo 44 deve essere tenuto conto degli impianti sistemati prima del 1° gennaio 1971 in vicinanza di aerodromi esistenti, tenuto conto della costituzione di zone di sicurezza o di zone di rumore.

<sup>2</sup> Le procedure giusta l'articolo 44 che, al momento dell'entrata in vigore della presente legge<sup>236</sup>, sono avviate secondo il diritto cantonale nell'intento di istituire zone di sicurezza o di rumore vanno portate a termine secondo il diritto cantonale.

#### **IV–V<sup>237</sup>**

### **Disposizioni finali della modifica del 26 giugno 1998<sup>238</sup>**

<sup>1</sup> Le autorizzazioni di esercizio rilasciate in virtù del diritto previgente rimangono in vigore fino alla scadenza della loro validità. Non possono più essere modificate o rinnovate.

<sup>2</sup> I diritti derivanti da concessioni esistenti rimangono validi, purché siano effettivamente utilizzati al momento dell'entrata in vigore della presente modifica. Essi vengono ripresi nelle concessioni di rotta. Se tali diritti venissero pregiudicati da accordi internazionali, non può essere preteso alcun indennizzo dalla Confederazione. I diritti in concessione esistenti possono essere revocati o limitati con riserva di indennizzo.

### **Disposizioni finali della modifica del 18 giugno 1999<sup>239</sup>**

<sup>1</sup> Le procedure di concessione edilizia e di autorizzazione di costruzione pendenti al momento dell'entrata in vigore della presente modifica sono continuate come procedure d'approvazione dei piani. Per le espropriazioni va, se del caso, attuata a posteriori la procedura d'opposizione.

<sup>2</sup> Ai ricorsi pendenti si applica il diritto procedurale previgente.

<sup>235</sup> RU 1973 1738; FF 1971 I 197

<sup>236</sup> Questa L è entrata in vigore il 1° gen. 1974, salvo l'art. 34 che è entrato in vigore il 23 nov. 1973 (RU 1973 1750).

<sup>237</sup> Abrogati dal n. II della LF del 18 giu. 1993, con effetto dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540).

<sup>238</sup> RU 1998 2566; FF 1997 III 982

<sup>239</sup> RU 1999 3071; FF 1998 2029



**Disposizioni transitorie della modifica del 1° ottobre 2010<sup>240</sup>**

<sup>1</sup> Le procedure pendenti dinanzi alla Commissione federale sugli infortuni aeronautici (Commissione; ex art. 26 cpv. 1<sup>241</sup>) al momento dell'entrata in vigore della modifica del 1° ottobre 2010 della presente legge sono portate a termine in applicazione del diritto anteriore. La Commissione resta in funzione fino al termine dell'ultima procedura.

<sup>2</sup> Per una durata di cinque anni al massimo a partire dall'entrata in vigore della presente modifica e per quanto le prescrizioni europee applicabili in virtù di accordi bilaterali non dispongano altrimenti, il Consiglio federale può prevedere che i proventi della tassa di una singola categoria di aerodromi possano essere utilizzati per finanziare i costi di un'altra categoria di aerodromi in deroga all'articolo 49 capoverso 4.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale stabilisce quali importi possono essere trasferiti e tra quali categorie.

<sup>240</sup> RU 2011 1119; FF 2009 4263

<sup>241</sup> RU 1994 3010

