

# Ordinanza concernente il servizio della sicurezza aerea (OSA)

## Modifica del 29 giugno 2011

---

*Il Consiglio federale svizzero,  
ordina:*

I

L'ordinanza del 18 dicembre 1995<sup>1</sup> concernente il servizio della sicurezza aerea è modificata come segue:

### *Ingresso*

visti gli articoli 40–40g, 49, 101b e 108a capoverso 3 della legge federale del 21 dicembre 1948<sup>2</sup> sulla navigazione aerea (LNA) e gli articoli 37a–37f della legge federale del 22 marzo 1985<sup>3</sup> concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (LUMin), in esecuzione della Convenzione del 7 dicembre 1944<sup>4</sup> relativa all'aviazione civile internazionale (Convenzione di Chicago), dell'Accordo multilaterale del 12 febbraio 1981<sup>5</sup> sulle tasse di rotta, dell'allegato all'Accordo del 21 giugno 1999<sup>6</sup> tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo (Accordo aereo), in particolare del regolamento (CE) numero 549/2004<sup>7</sup>, del regolamento (CE) numero 550/2004<sup>8</sup> e del regolamento (CE) numero 1794/2006<sup>9</sup> nella versione ogni volta vincolante per la Svizzera conformemente al numero 5 dell'allegato all'Accordo,

1 RS 748.132.1

2 RS 748.0

3 RS 725.116.2

4 RS 0.748.0

5 RS 0.748.112.12

6 RS 0.748.127.192.68

7 Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 mar. 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («Regolamento quadro»).

8 Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 mar. 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo («Regolamento sulla fornitura dei servizi»).

9 Regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dic. 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea.

*Sostituzione di termini*

In tutta l'ordinanza è sostituito:

- a. *il termine «Ufficio» con l'abbreviazione «UFAC»;*
- b. *il termine «Dipartimento» con l'abbreviazione «DATEC»;*
- c. *il termine «Comando» con la denominazione abbreviata «Forze aeree».*

*Titolo prima dell'art. 1***Capitolo 1: Disposizioni generali***Art. 2 cpv. 1 e cpv. 2 secondo periodo*

<sup>1</sup> Previa consultazione delle Forze aeree, l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) emana istruzioni sui dettagli tecnici e amministrativi del servizio della sicurezza aerea. Dopo aver consultato le Forze aeree e Skyguide l'UFAC (art. 62a e 62b della L del 21 mar. 1997<sup>10</sup> sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione) definisce la struttura e le classi dello spazio aereo e le pubblica nella Pubblicazione d'informazioni aeronautiche. È competente per la cura dei servizi di cui all'articolo 1 capoverso 1 lettera h.

<sup>2</sup> ... I compiti della sicurezza aerea sono descritti nell'allegato 1. ...

*Titolo prima dell'art. 5***Capitolo 2: Skyguide***Art. 6**Abrogato**Art. 9*                   Finanziamento

Skyguide finanzia i suoi compiti segnatamente per mezzo:

- a. della riscossione di tasse (art. 49 LNA);
- b. degli indennizzi previsti dalle convenzioni internazionali;
- c. dei contributi della Confederazione per la copertura delle perdite di proventi all'estero (art. 12);
- d. degli indennizzi della Confederazione per i voli esenti da tasse (art. 34);
- e. degli indennizzi della Confederazione per i voli militari (art. 37);
- f. degli introiti provenienti da altre prestazioni.

<sup>10</sup> RS 172.010

## Capitolo 3: Finanziamento del servizio della sicurezza aerea

### Sezione 1: Disposizioni generali

*Art. 10* Limitazione del campo d'applicazione del regolamento (CE) n. 1794/2006

In applicazione dell'articolo 1 capoverso 5 del regolamento (CE) n. 1794/2006 il regolamento (CE) n. 1794/2006 non vale per gli aerodromi della categoria II secondo l'articolo 25.

*Art. 11* Limitazione delle sovvenzioni incrociate

<sup>1</sup> Gli introiti provenienti dalle tasse di rotta e gli indennizzi della Confederazione per servizi della sicurezza aerea di rotta non devono essere impiegati per finanziare i costi di servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo.

<sup>2</sup> Gli introiti provenienti dalle tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo e gli indennizzi della Confederazione per la sicurezza di avvicinamento e di decollo di una determinata categoria di aerodromo non devono essere impiegati per finanziare i costi di servizi della sicurezza aerea di rotta o della sicurezza di avvicinamento e di decollo di un'altra categoria di aerodromo.

<sup>3</sup> Gli introiti provenienti dalle tasse della sicurezza aerea e gli indennizzi della Confederazione di una zona di tariffazione secondo l'articolo 13 non devono essere impiegati per finanziare i costi di servizi della sicurezza aerea di un'altra zona di tariffazione.

*Art. 12* Copertura delle perdite di proventi di Skyguide all'estero

<sup>1</sup> La Confederazione può indennizzare Skyguide, nei limiti dei crediti stanziati, per le perdite annuali di proventi dovute alla fornitura di servizi della sicurezza aerea all'estero. Per l'allestimento del preventivo Skyguide comunica all'UFAC una stima delle perdite di proventi presumibili.

<sup>2</sup> Un'impresa di revisione sotto sorveglianza statale secondo l'articolo 7 della legge federale del 16 dicembre 2005<sup>11</sup> sull'abilitazione e la sorveglianza dei revisori e l'UFAC esaminano l'ammontare effettivo delle perdite di proventi al termine dell'esercizio. I costi dell'esame sono a carico di Skyguide.

<sup>3</sup> Se dall'esame risulta che nell'anno considerato la Confederazione ha versato indennizzi più elevati delle perdite di proventi effettive, la differenza è addebitata a Skyguide nell'anno successivo.

<sup>4</sup> Skyguide comunica all'UFAC su richiesta tutte le informazioni necessarie per determinare l'importo da versare.

<sup>5</sup> L'UFAC conclude con Skyguide ogni anno un accordo d'indennizzo. Tale accordo disciplina in particolare i contributi che la Confederazione è tenuta a versare nell'anno considerato e le modalità per il versamento.

<sup>11</sup> RS 221.302

*Art. 13* Disposizioni generali sulle zone di tariffazione

Lo spazio aereo svizzero è suddiviso in diverse zone di tariffazione per il servizio della sicurezza aerea di rotta e della sicurezza di avvicinamento e di decollo. In ogni zona di tariffazione:

- a. è applicata una tariffa delle tasse unitaria;
- b. funge da base di calcolo la somma dei costi di tutti i servizi della sicurezza aerea forniti in quella zona; ed
- c. è responsabile per la sicurezza di avvicinamento e di decollo lo stesso fornitore di servizi di navigazione aerea.

*Art. 14* Base di calcolo

<sup>1</sup> Le tasse di sicurezza aerea sono calcolate in base alla valutazione periodica dei futuri costi per i servizi e le installazioni, dedotti eventuali contributi e donazioni da parte della Confederazione o di terzi secondo gli articoli 12, 29, 31 e 34. Disavanzi o eccedenze del periodo di tariffazione precedente sono presi in considerazione.

<sup>2</sup> Sono fatte salve le disposizioni nella legislazione europea concernenti l'elaborazione dei piani di prestazione e la ripartizione del rischio del costo e del traffico nell'ambito dei servizi della sicurezza aerea. Determinanti sono in particolare le disposizioni degli articoli 6a e 11 del regolamento (CE) n. 1794/2006.

*Art. 15* Ponderazione delle tariffe delle tasse

Le tariffe delle tasse sono ponderate:

- a. per le tasse di rotta, secondo il peso massimo ammissibile al decollo dell'aeromobile e l'itinerario di volo; e
- b. per le tasse di avvicinamento e di decollo, secondo il peso massimo ammissibile al decollo dell'aeromobile.

*Art. 16* Debitori di tasse di sicurezza aerea

<sup>1</sup> Le tasse di sicurezza aerea sono dovute dal detentore dell'aeromobile.

<sup>2</sup> Se il detentore è ignoto, le tasse sono dovute dal proprietario dell'aeromobile.

*Art. 17* Provvedimenti in caso di mancato pagamento delle tasse

<sup>1</sup> Se il debitore non paga le tasse di sicurezza aerea fatturate, scaduto il termine del primo richiamo, l'organo responsabile del finanziamento dei servizi della sicurezza aerea può, d'intesa con l'UFAC, negare a tale debitore la fornitura di servizi di sicurezza aerea.

<sup>2</sup> Skyguide può su richiesta di Eurocontrol negare prestazioni a detentori di aeromobili, se questi allo scadere del termine del primo richiamo non hanno ancora pagato le tasse di sicurezza aerea fatturate da Eurocontrol.

<sup>3</sup> Skyguide stipula a questo scopo con Eurocontrol un accordo per disciplinare in particolare gli aspetti relativi alla responsabilità civile, alla protezione dei dati e allo scambio d'informazioni.

<sup>4</sup> I detentori sono informati prima del decollo sull'imminente rifiuto di fornire una prestazione secondo i capoversi 1 e 2.

*Art. 18*                      Pubblicazione delle tasse

Il tariffario della sicurezza aerea è pubblicato dall'UFAC nella Pubblicazione d'informazioni aeronautiche della Svizzera (Aeronautical Information Publication, AIP)<sup>12</sup>.

## **Sezione 2: Finanziamento dei servizi della sicurezza aerea di rotta**

*Art. 19*                      Zona di tariffazione

La Regione d'informazione di volo Svizzera (Flight Information Region, FIR e Upper Flight Information Region, UIR) nella quale sono forniti servizi della sicurezza aerea di rotta costituisce l'unica zona di tariffazione per le tasse di rotta.

*Art. 20*                      Finanziamento

Il finanziamento dei servizi della sicurezza aerea di rotta incombe a Skyguide.

*Art. 21*                      Tasse di rotta

<sup>1</sup> Per l'utilizzazione dei servizi e degli impianti messi a disposizione per il sorvolo dello spazio aereo sottoposto alla responsabilità della Svizzera Skyguide riscuote una tassa di rotta per ogni volo.

<sup>2</sup> Skyguide fissa la tariffa delle tasse.

<sup>3</sup> Ai fini del calcolo della base di costo per le tasse della sicurezza aerea delle rotte, Skyguide compila e trasmette all'UFAC le tabelle di rapportazione consolidate di cui agli allegati II e III dei Principi per fissare la base di costo per le tasse dei servizi di rotta e per il calcolo delle quote unitarie di Eurocontrol (Principes d'établissement de l'assiette des coûts pour les redevances des services de route et principes de calcul des taux unitaires<sup>13</sup>).

<sup>4</sup> I fornitori dei singoli servizi della sicurezza aerea nella zona di tariffazione secondo l'articolo 19 trasmettono a Skyguide almeno le informazioni necessarie sotto forma di tabelle di rapportazione secondo il capoverso 3. Essi si attengono alle scadenze fissate da Skyguide.

<sup>12</sup> L'AIP può essere richiesta gratuitamente presso Skyguide, Casella postale 23, 8602 Wangen bei Dübendorf.

<sup>13</sup> I Principi possono essere richiesti gratuitamente presso Eurocontrol ([www.eurocontrol.int](http://www.eurocontrol.int) oppure Rue de la Fusée 96, 1130 Bruxelles, Belgio) oppure possono essere consultati presso l'UFAC.

### **Sezione 3: Finanziamento dei servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo nella categoria di aerodromi I (aeroporti nazionali)**

*Art. 22* Zona di tariffazione nella categoria di aerodromi I

Gli aerodromi della categoria I conformemente all'allegato 2 (aeroporti nazionali) costituiscono, per quanto riguarda il finanziamento dei servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo, una zona di tariffazione.

*Art. 23* Finanziamento

Il finanziamento dei servizi della sicurezza aerea per gli aerodromi della categoria I incombe al fornitore del servizio di navigazione aerea.

*Art. 24* Tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo

<sup>1</sup> Per l'utilizzazione dei servizi e degli impianti messi a disposizione per l'avvicinamento e il decollo negli aerodromi della categoria I è riscossa una tassa per ogni avvicinamento.

<sup>2</sup> Ai fini del calcolo della base di costo per le tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo, il fornitore dei servizi di navigazione aerea compila e trasmette all'UFAC le tabelle di rapportazione consolidate di cui agli allegati II e VI del regolamento (CE) n. 1794/2006.

<sup>3</sup> I fornitori di singoli servizi della sicurezza aerea negli aerodromi della categoria I trasmettono al fornitore dei servizi di navigazione aerea almeno le informazioni necessarie sotto forma di tabelle di rapportazione secondo il capoverso 2. Essi si attengono alle scadenze fissate da Skyguide.

<sup>4</sup> Le tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo sono fissate e riscosse dal fornitore dei servizi di navigazione aerea. Questi può delegare l'incasso all'esercente dell'aerodromo.

### **Sezione 4: Finanziamento dei servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo nella categoria di aerodromi II**

*Art. 25* Zone di tariffazione nella categoria di aerodromi II

Ogni aerodromo della categoria II conformemente all'allegato 2 costituisce per quanto riguarda il finanziamento dei servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo una zona di tariffazione a sé.

*Art. 26* Costituzione di zone di tariffazione comuni

<sup>1</sup> Su richiesta di un esercente dell'aerodromo l'UFAC può raggruppare più aerodromi della categoria II in una zona di tariffazione comune per le tasse di avvicinamento e di decollo (art. 49 cpv. 5 LNA). Per revocare una zona di tariffazione comune è pure necessario presentare una richiesta all'UFAC.

<sup>2</sup> Chiunque chiede all'UFAC di modificare le zone di tariffazione deve provvedere a consultare preventivamente le cerchie interessate e allegare alla richiesta l'esito della consultazione.

*Art. 27* Finanziamento

Il finanziamento dei servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo negli aerodromi della categoria II incombe al fornitore dei servizi di navigazione aerea.

*Art. 28* Tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo

<sup>1</sup> Una tassa è riscossa per ogni avvicinamento in caso di utilizzazione dei servizi e degli impianti messi a disposizione per l'avvicinamento e il decollo negli aerodromi della categoria II.

<sup>2</sup> Per il calcolo delle tasse si applicano le disposizioni contenute nel capitolo III capoversi 44, 45 numero iii, 46, 47 numeri iii-iv e vi-viii nonché 48 del documento 9082 «ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigations Services» (8ª edizione, 2009)<sup>14</sup>.

<sup>3</sup> È possibile prevedere tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo ridotte per i voli d'istruzione e i voli che si servono in misura minore di servizi della sicurezza aerea.

<sup>4</sup> Le tasse sono fissate e riscosse dall'organo responsabile del finanziamento conformemente all'articolo 27. Esso può delegare l'incasso a terzi.

*Art. 29* Finanziamento della Confederazione per la sicurezza di avvicinamento e di decollo: principio e calcolo

<sup>1</sup> La Confederazione versa ogni anno su richiesta aiuti finanziari per la sicurezza di avvicinamento e di decollo negli aerodromi della categoria II.

<sup>2</sup> L'importo totale degli aiuti finanziari accordati secondo il presente articolo non deve superare i crediti provenienti dall'imposta sugli oli minerali concessi per l'anno considerato per i servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo.

<sup>3</sup> Le richieste di aiuti finanziari devono essere presentate all'UFAC al più tardi entro la fine di marzo per l'anno corrente. La richiesta deve essere corredata di una previsione dei costi e dei ricavi, compresi i contributi secondo gli articoli 31 e 34.

<sup>14</sup> Il documento può essere richiesto presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (Groupe de la vente des documents, 999, rue de l'Université, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7; [www.icao.int](http://www.icao.int)) oppure consultato gratuitamente presso l'UFAC.

<sup>4</sup> L'ammontare delle tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo riscosse negli aerodromi che beneficiano di aiuti finanziari secondo il presente articolo deve essere almeno pari a quello dell'anno precedente l'ottenimento di tali aiuti finanziari. Questo importo minimo è adeguato almeno ogni cinque anni all'indice nazionale dei prezzi al consumo. Sono fatte salve riduzioni delle tasse in caso di comprovata riduzione effettiva dei costi.

<sup>5</sup> L'UFAC fissa l'aiuto finanziario per ogni zona di tariffazione mediante decisione. Gli importi effettivi per ogni zona di tariffazione sono calcolati con la formula dell'allegato 3.

<sup>6</sup> L'UFAC può concedere un importo fisso a titolo di aiuto finanziario prima del calcolo secondo il capoverso 5 a determinate zone di tariffazione nelle quali la fornitura di servizi della sicurezza aerea è indispensabile per ragioni di sicurezza a causa di strutture dello spazio aereo particolarmente complesse. Questo importo fisso ammonta al massimo al 30 per cento dei costi non coperti con tasse o contributi secondo gli articoli 31 e 34 delle relative zone di tariffazione.

<sup>7</sup> Un'impresa di revisione sotto sorveglianza statale secondo l'articolo 7 della legge del 16 dicembre 2005<sup>15</sup> sui revisori esamina su mandato del fornitore dei servizi di cui all'articolo 27 il conto della sicurezza aerea delle relative zone di tariffazione.

<sup>8</sup> Se il conto secondo il capoverso 7 evidenzia che in un determinato anno l'aiuto finanziario è stato superiore ai costi non coperti da tasse e contributi secondo gli articoli 31 e 34, l'eccedenza deve essere restituita alla Confederazione.

*Art. 30* Aiuti finanziari della Confederazione per la sicurezza di avvicinamento e di decollo: destinatario dell'aiuto finanziario

<sup>1</sup> L'aiuto finanziario è versato al rispettivo esercente dell'aerodromo.

<sup>2</sup> L'esercente dell'aerodromo comunica all'UFAC, su richiesta, tutte le indicazioni necessarie per fissare l'ammontare dell'aiuto finanziario.

*Art. 31* Partecipazione di altri enti pubblici e di privati ai costi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo

<sup>1</sup> L'esercente dell'aerodromo conduce nella sua sfera d'influenza negoziati con privati e con enti pubblici sul cofinanziamento dei servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo nel suo aerodromo.

<sup>2</sup> L'esercente dell'aerodromo informa l'UFAC sul risultato dei negoziati.

<sup>15</sup> RS 221.302



## Sezione 5: Esenzione dalle tasse della sicurezza aerea

### Art. 32 Esenzione dalle tasse di rotta

<sup>1</sup> Sono esonerati dalle tasse di rotta:

- a. i voli secondo l'articolo 9 paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1794/2006<sup>16</sup>; per i voli di ricerca o soccorso l'esenzione è limitata ai voli secondo l'ordinanza del 7 novembre 2001<sup>17</sup> concernente il servizio di ricerche e di salvataggio dell'aviazione civile (ORSA);
- b. i voli svolti esclusivamente per verificare e collaudare equipaggiamenti utilizzati o da essere utilizzati come ausili terrestri alla navigazione aerea; non sono tuttavia esonerati i voli del relativo aeromobile verso un determinato luogo d'impiego;
- c. i voli effettuati esclusivamente secondo le regole di volo a vista (VFR) all'interno della zona di tariffazione considerata.

<sup>2</sup> D'intesa con il Dipartimento federale degli affari esteri e le Forze aeree, l'UFAC esonera gli aeromobili militari stranieri dalle tasse di rotta su domanda dello Stato d'origine, se alla Svizzera è accordata la reciprocità.

<sup>3</sup> L'UFAC esonera i voli a scopo umanitario dalle tasse di rotta.

### Art. 33 Esenzione dalle tasse di avvicinamento e di decollo

Sono esonerati dalle tasse di avvicinamento e di decollo:

- a. i voli effettuati esclusivamente per trasportare le seguenti persone in missione ufficiale, se tale situazione è debitamente comprovata dall'indicatore di stato nel piano di volo:
  1. il monarca regnante e i suoi famigliari diretti,
  2. i capi di Stato, i capi e i ministri del Governo;
- b. i voli di ricerca e soccorso secondo l'ORSA<sup>18</sup>;
- c. i voli svolti esclusivamente per verificare e collaudare equipaggiamenti utilizzati o da essere utilizzati come ausili terrestri alla navigazione aerea; non sono tuttavia esonerati i voli del relativo aeromobile verso un determinato luogo d'impiego.

### Art. 34 Assunzione dei costi da parte della Confederazione

<sup>1</sup> I costi cagionati dai voli esonerati dalle tasse secondo gli articoli 32 e 33 sono a carico della Confederazione.

<sup>2</sup> L'indennizzo si basa sui costi totali dei servizi della sicurezza aerea forniti per questi voli.

<sup>16</sup> Secondo il n. 5 dell'all. 5 dell'Acc. del 21 giu. 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo.

<sup>17</sup> RS 748.126.1

<sup>18</sup> RS 748.126.1

<sup>3</sup> I servizi della sicurezza aerea forniti per i voli VFR esonerati dalle tasse di rotta secondo l'articolo 32 capoverso 1 lettera c sono indennizzati sulla base dei costi marginali.

## Sezione 6: Fissazione e approvazione delle tariffe delle tasse

*Art. 35* Consultazione sulle tasse di avvicinamento e di decollo

<sup>1</sup> L'organo incaricato di fissare la tassa consulta gli utenti dell'aerodromo direttamente interessati o le loro associazioni oralmente o per scritto a proposito delle tariffe delle tasse di avvicinamento e di decollo.

<sup>2</sup> Esso informa gli utenti dell'aerodromo nella circolare d'informazioni aeronautiche (Aeronautical Information Circular, AIC)<sup>19</sup> al più tardi quattro mesi prima della prevista entrata in vigore della tassa sull'ammontare, sulle modalità della consultazione e su dove ottenere la documentazione relativa alla consultazione.

<sup>3</sup> La documentazione relativa alla consultazione contiene almeno le indicazioni sulle basi di costo per il calcolo delle tariffe delle tasse e le rilevanti previsioni sul traffico aereo.

<sup>4</sup> In caso di consultazione scritta è concesso un periodo per la presentazione dei pareri di almeno un mese dalla data di pubblicazione nell'AIC. In caso di consultazione orale la documentazione relativa alla consultazione deve essere messa a disposizione al più tardi due settimane prima della seduta di consultazione. Ai partecipanti alla consultazione è messo a disposizione un verbale.

*Art. 36* Approvazione delle tasse di avvicinamento e di decollo

<sup>1</sup> Il DATEC approva le tariffe delle tasse applicando per analogia l'articolo 15 della legge del 20 dicembre 1985<sup>20</sup> sulla sorveglianza dei prezzi.

<sup>2</sup> L'organo incaricato di fissare la tassa presenta una richiesta motivata all'UFAC all'indirizzo del DATEC al più tardi due mesi e mezzo prima dell'entrata in vigore prevista per la tassa.

<sup>3</sup> La richiesta deve contenere tutte le indicazioni e i documenti necessari per valutare l'ammontare delle tasse, in particolare:

- a. i giustificativi dei costi e dei proventi dei servizi di sicurezza aerea;
- b. il volume di traffico previsto;
- c. i pareri delle cerchie consultate.

<sup>4</sup> Riguardo ai pareri espressi dalle cerchie interessate dalle tasse occorre esporre con le debite motivazioni quali richieste sono state accolte e quali sono state respinte.

<sup>19</sup> L'AIC può essere richiesta presso Skyguide (www.skyguide.ch oppure Casella postale 23, 8602 Wangen bei Dübendorf).

<sup>20</sup> RS 942.20

<sup>5</sup> La decisione del DATEC e la data d'entrata in vigore della tariffa delle tasse sono pubblicate nel Foglio federale.

## **Sezione 7: Finanziamento della sicurezza aerea per i voli militari**

### *Art. 37*

<sup>1</sup> I fornitori dei servizi della sicurezza aerea e il fornitore dei servizi di meteorologia aeronautica militare fatturano alle Forze aeree le loro prestazioni a favore dei voli militari.

<sup>2</sup> Essi determinano le spese presumibili per le prestazioni a favore dei voli militari e informano tempestivamente le Forze aeree prima di allestire il preventivo.

<sup>3</sup> I costi per la fornitura del servizio militare di meteorologia aeronautica sono fatturati alle Forze aeree esclusivamente dal fornitore di tali servizi.

## **Sezione 8: Fatturazione dei servizi della sicurezza aerea**

### *Art. 38*           Fornitore del servizio di meteorologia aeronautica e UFAC

<sup>1</sup> Il fornitore del servizio civile di meteorologia aeronautica fattura le sue prestazioni al fornitore dei servizi della circolazione aerea.

<sup>2</sup> L'UFAC fattura al fornitore dei servizi della circolazione aerea le sue spese nel settore della vigilanza e nel settore dell'organizzazione del servizio della sicurezza aerea compresa la definizione della struttura dello spazio aereo, sempreché tali spese siano coperte da emolumenti riscossi secondo l'ordinanza del 28 settembre 2007<sup>21</sup> sugli emolumenti dell'Ufficio federale dell'aviazione civile.

<sup>3</sup> Il fornitore del servizio civile di meteorologia aeronautica e l'UFAC comunicano i costi presumibili delle loro prestazioni al fornitore dei servizi della navigazione aerea entro il termine impartito da quest'ultimo.

<sup>4</sup> Essi rendono conto dei loro costi nell'ambito della procedura di consultazione prescritta per la fissazione delle tasse.

### *Art. 39*           Fornitore dei servizi della circolazione aerea

<sup>1</sup> Il fornitore dei servizi della circolazione aerea fattura le sue prestazioni all'organo responsabile del finanziamento. In caso di controversia esso emana una decisione.

<sup>2</sup> Esso comunica i costi presumibili delle sue prestazioni al servizio responsabile del finanziamento entro il termine impartito da quest'ultimo.

<sup>3</sup> Esso presenta un rendiconto dei costi nel quadro della procedura di consultazione prescritta per fissare le tasse.

<sup>21</sup> RS 748.112.11

## Sezione 9: Conto della sicurezza aerea svizzera

### Art. 40

L'UFAC allestisce ogni anno il conto della sicurezza aerea svizzera. Quest'ultimo presenta una panoramica su costi e proventi totali dei servizi della sicurezza aerea forniti nello spazio aereo svizzero. Gli organi responsabili del finanziamento dei servizi della sicurezza aerea comunicano all'UFAC le informazioni necessarie.

## Capitolo 4: Disposizioni transitorie

### Art. 41

<sup>1</sup> Tutti gli aerodromi della categoria II ai quali Skyguide, o una società che opera sotto la sua responsabilità, garantisce i servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo costituiscono fino al 31 dicembre 2015 una zona di tariffazione unitaria. In deroga all'articolo 27 Skyguide è responsabile del finanziamento dei servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo in questa zona di tariffazione. In deroga all'articolo 30 gli aiuti finanziari concessi a questa zona di tariffazione conformemente all'articolo 29 sono versati fino al 31 dicembre 2015 a titolo d'indennizzo a Skyguide. L'UFAC conclude a questo scopo un accordo d'indennizzo con Skyguide.

<sup>2</sup> In deroga all'articolo 11 l'UFAC può autorizzare su richiesta di Skyguide fino al 31 dicembre 2015 sovvenzioni incrociate tra la categoria di aerodromi I e la zona di tariffazione comune secondo il capoverso 1. Gli utenti degli aeroporti nazionali o i loro rappresentanti devono essere consultati prima della presentazione della domanda.

<sup>3</sup> Fino al 31 dicembre 2015 Skyguide può fissare, in deroga all'allegato V del regolamento (CE) n. 1794/2006, le tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo della categoria I per gli aeromobili fino a un peso massimo al decollo di 30 tonnellate.

<sup>4</sup> L'UFAC allestisce per la prima volta il conto della sicurezza aerea svizzera (art. 40) per l'esercizio 2016.

*L'originale articolo 17 diventa l'articolo 42; l'originale articolo 20 diventa l'articolo 43*

### Art. 43 cpv. 2

<sup>2</sup> L'articolo 12 è valido fino al 31 marzo 2020.

II

La presente ordinanza è completata con gli allegati qui annessi. L'attuale allegato diventa l'allegato 1.

III

La presente modifica entra in vigore il 1° agosto 2011.

29 giugno 2011

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Micheline Calmy-Rey  
La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

*Allegato 2*  
(art. 22 e 25)

## **Categorie di aerodromo**

### **Categoria I**

I seguenti aerodromi rientrano nella categoria I conformemente all'articolo 22:

- a. aeroporto nazionale di Ginevra;
- b. aeroporto nazionale di Zurigo.

### **Categoria II**

I seguenti aerodromi rientrano nella categoria II conformemente all'articolo 25:

- a. aerodromo regionale di Berna-Belp;
- b. aerodromo di Buochs;
- c. aerodromo regionale di Grenchen;
- d. aerodromo regionale di La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures;
- e. aerodromo regionale di Lugano-Agno;
- f. aerodromo regionale di Samedan;
- g. aerodromo regionale di Sion;
- h. aerodromo regionale di San Gallo-Altenrhein.

*Allegato 3*  
(art. 29 cpv. 5)

## **Formula per la ripartizione degli aiuti finanziari della Confederazione per la sicurezza di avvicinamento e di decollo**

La ripartizione degli aiuti finanziari della Confederazione per la sicurezza di avvicinamento e di decollo secondo l'articolo 29 è calcolata mediante la formula enunciata qui di seguito.

- a) Passo 1:

$$H_{FP} = M \bullet ax$$

$H_{FP}$  = Aiuto finanziario per aerodromo regionale

$M$  = Crediti annuali accordati provenienti dai proventi dall'imposta sugli oli minerali

$$ax = (0.3 \bullet L) + (0.2 \bullet C) + (0.1 \bullet B) + (0.2 \bullet I) + (0.2 \bullet G)$$

$L$  = rapporto fra il numero di voli di linea in un determinato aerodromo e la somma dei voli di linea di tutti gli aerodromi che hanno chiesto un aiuto finanziario.

$C$  = rapporto tra il numero di voli charter in un determinato aerodromo e la somma dei voli charter di tutti gli aerodromi che hanno chiesto un aiuto finanziario.

$B$  = rapporto tra il numero di voli esentati da tasse in un determinato aerodromo e la somma dei voli esentati da tasse di tutti gli aerodromi che hanno chiesto un aiuto finanziario.

$I$  = rapporto tra il numero di voli secondo le regole del volo strumentale (voli IFR) in un determinato aerodromo e la somma dei voli IFR di tutti gli aerodromi che hanno chiesto un aiuto finanziario.

$G$  = rapporto tra il totale dei movimenti di volo in un determinato aerodromo e la somma dei movimenti di voli di tutti gli aerodromi che hanno chiesto un aiuto finanziario.

- b) Passo 2:

Nel caso in cui, in base al calcolo secondo il passo 1, risulta che a un aerodromo spetterebbe un importo più elevato dell'insufficienza di copertura presumibile (i costi meno i proventi delle tasse e meno i contributi secondo gli articoli 31 e 34) nel settore dei servizi della sicurezza aerea, l'eccedenza sarà ripartita in proporzione, in base alla formula esposta al passo 1, tra gli altri aerodromi che hanno chiesto un aiuto finanziario e che dopo la prima ripartizione non hanno ancora una copertura sufficiente.

