



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Revisione parziale 1+ della legge federale sulla navigazione aerea

Rapporto esplicativo relativo all'avamprogetto in consultazione

Berna, 30 aprile 2015

1 Punti essenziali dell'avamprogetto

1.1 Situazione iniziale

Come indicato nel suo rapporto del 10 dicembre 2004 sulla politica aeronautica della Svizzera 2004 (rapporto sulla politica aeronautica della Svizzera 2004¹), nel quadro di uno sviluppo sostenibile il Consiglio federale si impegna in favore di una politica aeronautica coerente, globale e lungimirante. Nella parte conclusiva del rapporto sono formulati una serie di principi guida cui deve ispirarsi la politica aeronautica. L'attuazione di questi principi richiede adeguamenti normativi in diversi settori. Nell'ambito di una prima revisione parziale della legge sulla navigazione aerea (LNA; RS 748.0) sono stati trattati i temi chiari dal profilo del contenuto e attuabili in tempi brevi. I settori che richiedevano invece maggiori approfondimenti dovevano, come deciso dal DATEC, essere esaminati in una fase successiva, per mezzo di un'ulteriore revisione parziale della LNA.

Con la prima revisione parziale della LNA, entrata in vigore il 1° aprile 2011, ci si è dotati di basi legali più circostanziate per l'attività di vigilanza dell'UFAC e, dove necessario, la legge è stata adeguata al contesto giuridico attuale. Con la revisione LNA 1 si è inoltre attuato un nuovo sistema di finanziamento per il servizio della sicurezza aerea che prevede la soppressione degli attuali sovvenzionamenti incrociati tra aeroporti regionali e nazionali e l'impiego di parte dei proventi del nuovo finanziamento speciale per il traffico aereo (Cost. 86) per cofinanziare i servizi della sicurezza aerea negli aerodromi regionali. Per migliorare il regime di concorrenza di Skyguide in vista del *Single European Sky (SES)* è stato inserito un nuovo articolo di legge che consente alla Confederazione di assumere temporaneamente le perdite di proventi di Skyguide all'estero. Infine, sono state create nuove basi di calcolo e riscossione delle tasse aeroportuali.

La seconda revisione parziale della LNA (revisione LNA 2) era centrata sul settore infrastrutturale. Tra i punti in esame vi era per esempio la questione, già tematizzata nel rapporto sulla politica aeronautica della Svizzera 2004, dell'influenza della Confederazione sugli aeroporti nazionali, compreso l'aspetto della responsabilità. In primo piano vi erano considerazioni riguardanti la necessità di introdurre strumenti supplementari che consentissero alla Confederazione di tenere conto degli interessi nazionali in queste infrastrutture d'importanza nazionale. Si esaminò tra l'altro se il Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) potesse essere organizzato come mandato di prestazioni. Un nuovo sistema differenziato di concessioni e autorizzazioni per gli aerodromi doveva inoltre tenere conto più efficacemente delle diverse esigenze e dei potenziali delle singole infrastrutture. Parallelamente si volevano uniformare le procedure di approvazione. Nel settore dei servizi della sicurezza aerea si mirava a una liberalizzazione negli aerodromi regionali. Infine, il progetto formulava proposte di regolamentazione in diverse aree tematiche.

Le prime soluzioni normative sono state presentate alle cerchie interessate e ai Cantoni di Ginevra, Basilea-Città, Basilea-Campagna e Zurigo il 24 gennaio 2012, nel quadro di uno *Stakeholder Involvement*.

Dopo approfonditi chiarimenti, nel merito della questione cruciale dell'influenza della Confederazione sugli aeroporti nazionali sono state respinte, per ragioni legate al federalismo, le

¹ FF 2005 1599

proposte iniziali di adottare strumenti che consentissero di imporre gli interessi federali contro il volere dei Cantoni aeroportuali. Sulla questione del servizio della sicurezza aerea negli aerodromi regionali si è constatato che la liberalizzazione non consente di ridurre i costi nella misura auspicata e che il risparmio sarebbe irrisorio rispetto alle spese aggiuntive richieste per la vigilanza. L'idea della liberalizzazione viene dunque scartata, optando piuttosto per l'attuazione, nel quadro giuridico esistente, di varie misure atte a garantire la competitività del servizio della sicurezza aerea negli aeroporti regionali. Venendo meno i due temi centrali, l'intero progetto legislativo ha perso di concretezza politica.

Per questo motivo, i rimanenti temi oggetto della revisione sono stati riesaminati dal profilo del miglioramento del livello della sicurezza, dell'incremento della competitività e dell'aumento dell'efficienza per il sistema dell'aviazione, estrapolando gli aspetti da attuare nei successivi tre anni (illustrati nel seguito). Questa revisione, principalmente di natura tecnica, è stata rinominata LNA 1+.

La presente revisione fornisce inoltre l'occasione per tenere conto di un'esigenza pratica accertata nel settore dell'impiego degli incaricati della sicurezza nel traffico aereo, la cui competenza spetta all'Ufficio federale di polizia (fedpol). Creando una base legislativa formale per la gestione di un sistema nel quale le informazioni classificate e le fonti protette nonché i dati personali possono essere oggetto di trattamento, fedpol potrà valutare in maniera più ampia e mirata gli eventuali rischi a bordo di aeromobili svizzeri. Ciò concorre a sua volta a migliorare in maniera considerevole la sicurezza, come auspicato (cfr. sopra).

1.2 Oggetto della revisione

1.2.1 Infrastruttura aeronautica

Categorie di aerodromi

L'attuale classificazione degli aerodromi conformemente agli articoli 36a e 36b LNA è poco articolata. La LNA prevede gli aerodromi concessionari (aeroporti) e gli aerodromi in possesso di un'autorizzazione d'esercizio (campi d'aviazione). Il sistema a due categorie in vigore, risultante principalmente dall'evoluzione passata della rete degli aerodromi, pone in primo piano lo statuto giuridico. Dimensioni, funzione e forma d'esercizio degli aerodromi non hanno invece alcuna rilevanza. I dodici attuali aerodromi concessionari presentano notevoli differenze: con o senza traffico di linea nonché profonde divergenze nell'equipaggiamento tecnico. La regolamentazione in vigore pone gli aeroporti nazionali di Zurigo e Ginevra sullo stesso piano giuridico degli aeroporti di Ecuwillens, Birrfeld e La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures, sebbene nella pratica siano comunque necessarie soluzioni specifiche adeguate agli impianti, in parte poco soddisfacenti (p. es. in materia di requisiti tecnici), poiché in ragione della notevole disomogeneità degli aerodromi non si possono adottare soluzioni univoche. La classificazione adottata oggi non è sempre convincente e non tiene del resto conto degli attuali requisiti riguardanti la sicurezza giuridica nel settore infrastrutturale. Gli aerodromi dovrebbero tuttavia soddisfare requisiti diversi in base al loro scopo e alla loro funzione. Il rigido sistema a due categorie va dunque sostituito con un sistema maggiormente differenziato che preveda diverse concessioni e autorizzazioni d'esercizio con diritti e obblighi calibrati in base all'importanza economica di un aeroporto o alla destinazione d'uso di un campo d'aviazione.

Coordinamento in caso di uso civile e militare delle infrastrutture

Attualmente le competenze di coordinamento tra usi civili e militari non sono regolamentate in maniera adeguata. A livello europeo vige il principio secondo cui in caso di coesistenza di installazioni militari per il traffico civile si debba mirare a un livello di sicurezza equivalente a quello prescritto in ambito civile. L'attuazione di queste disposizioni generali presuppone che a livello statale esistano chiare regole sulle modalità di raggiungimento dell'obiettivo indicato. La presente revisione di legge si prefigge di creare chiarezza e garantire sicurezza giuridica in questo ambito.

Aree d'atterraggio per operazioni di soccorso

In Svizzera esistono circa 280 aree d'atterraggio di ospedali. Queste e altre aree d'atterraggio per operazioni di soccorso (aree d'atterraggio in prossimità dei portali delle gallerie e possibilità di atterraggio in impianti industriali) vengono sorvolate durante atterraggi esterni. Le infrastrutture edili esistenti sono state costruite secondo le prescrizioni del rispettivo diritto edilizio cantonale o dei regolamenti edilizi cantonali. Questi impianti non dispongono di un'autorizzazione conforme al diritto federale, poiché le prescrizioni di legge in vigore non lo richiedevano.

Dal profilo giuridico le aree di atterraggio di ospedali e le altre aree d'atterraggio per operazioni di soccorso non erano dunque trattate come infrastrutture ai sensi della LNA. In ragione dei rafforzati requisiti tecnici posti a queste aree d'atterraggio (prescrizioni dell'AESA), dell'esigenza della Rega e di altre società che operano voli di salvataggio e ambulanza, come pure trasporto di organi, di sorvolare le aree d'atterraggio di ospedali con la procedura di avvicinamento strumentale in caso di condizioni atmosferiche avverse, nonché dell'incompatibilità con la nozione di impianto secondo la legge sulla protezione dell'ambiente, questa classificazione si rivela ormai inappropriata. Di conseguenza le aree d'atterraggio di ospedali devono in parte essere considerate infrastrutture ed essere designate come aree d'atterraggio per operazioni di soccorso.

1.2.2 Procedura

Definizione delle procedure d'avvicinamento e di decollo

Secondo il diritto vigente, nel regolamento d'esercizio l'esercente dell'aerodromo stabilisce tra le altre cose le procedure d'avvicinamento e di decollo (art. 36c cpv. 2 LNA). Se decide di introdurre una nuova procedura d'avvicinamento e di decollo deve presentare una domanda all'UFAC, che è incaricato di esaminarla e approvarla. Al di fuori degli aerodromi spetta a Skyguide stabilire le procedure di volo secondo le regole di volo strumentale (IFR). Delimitare le competenze segnatamente per quanto riguarda la definizione delle procedure d'avvicinamento e di decollo crea puntualmente delle difficoltà. La linea di demarcazione tra le procedure d'avvicinamento e di decollo e le altre procedure di volo secondo le regole di volo strumentale (IFR) non è definita e le responsabilità si accavallano: secondo la LNA vigente, per esempio, l'esercente dell'aerodromo è responsabile del regolamento d'esercizio (anche del contenuto), mentre Skyguide, conformemente alle disposizioni internazionali, è responsabile dell'impostazione sicura ed efficiente delle procedure di volo. La regolamentazione proposta mira a delimitare e attribuire competenze e responsabilità. Gli aerodromi continueranno a essere responsabili di tutte le procedure d'avvicinamento e di decollo nelle loro vicinanze e stabiliranno dette procedure nel regolamento d'esercizio. D'altro canto, le rotte e le vie aeree oltre questo raggio saranno elaborate dal servizio della sicurezza aerea e definite dall'UFAC analogamente alla struttura dello spazio aereo. L'esatta delimitazione sarà definita a livello di ordinanza.

Base per un'ordinanza sui dati della navigazione aerea

Il 20 gennaio 2011 è entrato in vigore in Svizzera il regolamento (UE) n. 73/2010 della Commissione, del 26 gennaio 2010, che stabilisce i requisiti relativi alla qualità dei dati e delle informazioni aeronautici per il cielo unico europeo. Il citato regolamento stabilisce i requisiti di qualità dei dati e delle informazioni aeronautici in termini di accuratezza, risoluzione e integrità che devono essere rispettati per garantire anche l'interoperabilità europea nello scambio di dati tra i fornitori di servizi di navigazione aerea. La legislazione nazionale non contiene disposizioni esplicite che prevedano la regolamentazione e il coordinamento centralizzati della produzione, dell'amministrazione e del flusso di dati aeronautici. Non esiste una banca dati centrale nazionale in cui confluiscono tutti i dati e le informazioni aeronautici utilizzati in Svizzera e che offra una visione d'insieme, sebbene nella pratica gran parte dei dati e delle informazioni aeronautici siano raccolti e amministrati da Skyguide. Per garantire l'attuazione a livello nazionale del citato regolamento UE sul piano sia organizzativo sia amministrativo, nonché strutturare ed eseguire in modo centralizzato il rilevamento, la gestione e la

diffusione dei dati e delle informazioni aeronautici occorre creare, tramite norma di delega al Consiglio federale, la base per una nuova ordinanza sui dati della navigazione aerea che preveda tra l'altro l'introduzione di una banca dati centrale nazionale dei dati aeronautici.

Ostacoli alla navigazione aerea

In Svizzera il rilevamento, la valutazione e l'autorizzazione di ostacoli alla navigazione aerea sono di competenza del servizio degli ostacoli alla navigazione aerea dell'UFAC. La vigente procedura di autorizzazione degli ostacoli alla navigazione aerea in Svizzera si basa in parte su prescrizioni nazionali che originariamente rispondevano a esigenze militari e che a tratti si rivelano più restrittive delle normative internazionali. Riguardo all'autorizzazione di ostacoli alla navigazione aerea occorre ottimizzare e strutturare in maniera efficiente i processi e le competenze in materia di rilevamento, valutazione, amministrazione e pubblicazione dei dati relativi agli ostacoli, tenendo conto dei requisiti internazionali. L'obbligo di autorizzazione per gli ostacoli alla navigazione aerea va ridefinito seguendo un approccio basato sul rischio. Ciò dovrebbe consentire di migliorare l'efficienza e l'efficacia del servizio degli ostacoli alla navigazione aerea dell'UFAC.

1.2.3 Sicurezza aerea

Lingua per le conversazioni radiotelefoniche

Limitare e standardizzare la radiotelefonica alla *English Voice* riduce il rischio di incomprensioni linguistiche e di riflesso anche i rischi nel controllo del traffico aereo (si evita l'uso di più lingue) e aumenta la sicurezza aerea. Questa modifica soddisfa anche un interesse di Skyguide: l'erogazione di servizi di sicurezza aerea in un'unica lingua stabilita a livello internazionale (l'inglese) riduce considerevolmente la base di costo di Skyguide, poiché non è più necessario assumere e formare personale plurilingue per i servizi della sicurezza aerea. L'*English Voice* rappresenta oggi la norma a livello internazionale ed è dunque la soluzione ideale per la standardizzazione del traffico internazionale.

Registrazione di conversazioni e rumori di fondo in ambienti adibiti al traffico aereo (Ambient Voice Recording Equipment [AVRE])

Secondo la formulazione attuale dell'articolo 107a capoverso 4 LNA, gli ambienti adibiti al traffico aereo non sono obbligati a registrare conversazioni e rumori di fondo degli addetti del traffico aereo. Vi è dunque il rischio che questa misura, che si rifà a una raccomandazione del 1990 dell'Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici (UIIA, oggi Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza [SISI]), non venga attuata. La disposizione deve quindi essere riformulata diventando obbligatoria.

Disturbatori di frequenza

La navigazione aerea poggia in misura crescente sul sistema di navigazione satellitare globale (*Global Navigation Satellite System, GNSS*) allo scopo di migliorare le prestazioni di navigazione e agevolare le funzioni del servizio della sicurezza aerea. Il segnale della navigazione satellitare può essere influenzato dai disturbatori di frequenza. I disturbatori di frequenza GNSS sono apparecchi che interferiscono intenzionalmente con i segnali GNSS per ostacolare o impedire la ricezione. Vengono impiegati per diversi fini, solitamente con l'intento di disturbare gli apparecchi che registrano e/o trasmettono dati di posizione GNSS (p. es. a scopo di tracciamento o riscossione di tasse). Tuttavia, non potendo essere impiegati in maniera selettiva, i disturbatori di frequenza rischiano di produrre effetti che vanno ben oltre quanto auspicato da chi li gestisce. Questi disturbatori di frequenza (*jammer*), facilmente reperibili, possono essere ordinati in Internet a prezzi molto bassi (a partire da 20 USD) e in dimensioni sempre più compatte (grandezza di un pacchetto di sigarette con antenne incorporate). Negli ultimi anni il commercio di questi apparecchi ha registrato un boom. Conformemente alla vigente legge sulle telecomunicazioni (LTC)² l'offerta, l'immissione in commercio,

² RS 784.10

la messa in servizio, l'installazione e l'esercizio di disturbatori di frequenza costituiscono un reato, non invece la loro importazione e il loro possesso. Nel caso di un importatore di disturbatori di frequenza, per esempio, l'Ufficio federale delle comunicazioni (UFKOM) può intervenire soltanto quando il *jammer* passa nelle mani dell'acquirente. Integrando opportunamente la LTC si potrà colmare questa lacuna.

1.2.4 Sicurezza dell'aviazione

Competenza del Consiglio federale di concludere accordi sulla sicurezza dell'aviazione

In fase di recepimento delle normative UE afferenti al settore della sicurezza dell'aviazione (insieme di misure e mezzi per prevenire atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile), nel quadro dell'accordo bilaterale sul trasporto aereo concluso con l'UE³ ci si è chiesti più volte se il Consiglio federale avesse la competenza di concludere accordi internazionali su questa materia. La domanda ha trovato finora risposta affermativa in virtù dell'articolo 7a capoverso 2 lettera c della legge sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA)⁴ e della competenza del Consiglio federale, sancita nell'articolo 12 LNA, di emanare prescrizioni di polizia per prevenire attentati. La motivazione era che il Consiglio federale può adempiere correttamente il mandato di cui all'articolo 12 LNA soltanto se ha altresì la facoltà di concludere accordi internazionali in questo settore per favorire l'uniformazione su scala internazionale delle relative disposizioni. Era dunque legittimo derivare, dalla competenza di emanare ordinanze, la competenza di autorizzare il recepimento dei pertinenti atti normativi dell'UE nell'allegato dell'accordo sul trasporto aereo. La citata disposizione LOGA è stata stralciata in occasione di una revisione. La modifica entrerà presumibilmente in vigore verso la metà del 2015: da tale data il Consiglio federale non avrà più la competenza di autorizzare il recepimento di atti normativi dell'UE nel settore della sicurezza dell'aviazione. Nella LNA viene pertanto configurata chiaramente questa competenza del Consiglio federale.

Consegna degli elenchi di passeggeri

A complemento dei meccanismi di controllo in essere impiegati in maniera capillare e standardizzata per prevenire attentati contro la navigazione aerea, al fine di garantire la sicurezza dell'aviazione e contrastare la criminalità si dovrà prevedere anche la possibilità di controllare i passeggeri individualmente, e a seconda del rischio, sulla base degli elenchi dei passeggeri. Strumenti analoghi sono già previsti sia nella legislazione doganale sia nel diritto degli stranieri allo scopo di contrastare le infrazioni contro il diritto doganale e la migrazione illegale. Per prevenire e svolgere inchieste su atti criminali si dovrà prevedere l'obbligo per le imprese di trasporto aereo di mettere a disposizione delle competenti autorità di perseguimento penale, su loro richiesta, gli elenchi dei passeggeri.

Elusione dei controlli di sicurezza

Nella legislazione in vigore manca una disposizione incisiva che punisca il tentativo di penetrare nell'area sterile di un aeroporto o di introdurre oggetti pericolosi. Chi, per qualsivoglia motivo, tenta per esempio di introdurre un'arma nella cabina di un velivolo o di introdursi furtivamente (con violenza o clandestinamente) nell'area sterile dell'aeroporto, può essere trattenuto, ma se non ha infranto la legge sulle armi non è di regola soggetto a pene ed è pertanto libero di ritentare fino a quando non riesce nell'intento. Se una persona riesce a penetrare o a introdurre oggetti pericolosi nell'area sterile può mettere seriamente a rischio il traffico aereo e perturbarne gravemente il funzionamento (evacuazione di interi settori di un aeroporto). Introducendo una nuova disposizione penale si colmerà questa lacuna.

Controllo di sicurezza del personale degli aeroporti

³ Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo (RS 0.748.127.192.68).

⁴ RS 172.010

L'esercente di un aeroporto deve garantire che l'intero personale impiegato nell'area sterile sia stato sottoposto a un controllo della sicurezza. Il controllo è effettuato prima e, a intervalli periodici, durante il rapporto di lavoro per mezzo tra l'altro degli estratti del casellario giudiziale che i collaboratori sono tenuti a presentare. Il quadro normativo in vigore non consente di informare l'esercente di un aeroporto su procedimenti penali pendenti o sentenze passate: questa circostanza è inaccettabile, se si considerano i rischi consessi. In futuro i ministeri pubblici e i tribunali competenti dovranno quindi esseri soggetti all'obbligo di notificare all'UFAC, per determinati reati, condanne e procedimenti pendenti a carico di persone che lavorano nell'area sterile di un aeroporto. L'UFAC dovrà poi informare l'esercente dell'aeroporto.

Indennità per l'impiego di agenti di polizia nelle vesti di incaricati della sicurezza nel traffico aereo

Secondo l'articolo 122e dell'ordinanza sulla navigazione aerea (ONA⁵), per prevenire atti illeciti che possono mettere in pericolo la sicurezza a bordo di aeromobili svizzeri nel traffico aereo internazionale commerciale e per attività a terra in aerodromi esteri vengono impiegate guardie di sicurezza (Tiger, Fox). Questi incaricati della sicurezza possono essere membri dei corpi di polizia cantonale e cittadina (art. 122 cpv. 3 lett. a ONA), opportunamente formati da fedpol per svolgere questo tipo di incarichi. I costi di formazione, equipaggiamento e impiego degli incaricati della sicurezza sono a carico della Confederazione (art. 122n ONA). I Cantoni e i Comuni fatturano all'UFAC le spese occasionate dall'impiego degli incaricati della sicurezza. Il rapporto del 2 marzo 2012 del Consiglio federale in adempimento del postulato Malama 10.3045 del marzo 2010 (Sicurezza interna: chiarire le competenze)⁶ giunge tra l'altro alla conclusione che il finanziamento di questi costi dovrebbe essere regolamentato in una legge, e non in un'ordinanza come avviene attualmente, poiché in virtù del principio della legalità, il versamento di indennità ai Cantoni necessita in linea di principio di una base legale formale. Il citato rapporto raccomanda dunque di creare un'opportuna base legale in occasione della prossima revisione della LNA.

Sistema informativo per l'impiego di incaricati della sicurezza nel traffico aereo (di seguito «sistema informativo»)

Per ottemperare in maniera più efficiente e mirata al suo mandato, fedpol elabora in un apposito sistema informativo le informazioni, raccolte da diverse fonti, necessarie per lo svolgimento di analisi dei rischi e delle minacce (cfr. art. 122k ONA) e per l'impiego di incaricati della sicurezza nel traffico aereo (cfr. art. 122h ONA). Trattandosi di dati personali e di informazioni classificate e/o di fonti protette, la gestione di un simile sistema informativo richiede una base legale formale che dovrà essere introdotta con la presente modifica. Sono esplicitamente regolamentati lo scopo del trattamento, le categorie di dati trattate e i diritti di accesso al nuovo sistema informativo nonché la trasmissione dei dati a terzi. I dati elaborati nel sistema informativo provengono sia da fonti di pubblico accesso sia da fonti dei servizi di informazione e possono essere classificate anche conformemente all'ordinanza sulla protezione delle informazioni (OPrI⁷).

1.2.5 Altre disposizioni

Inchieste sugli infortuni aeronautici e gli incidenti gravi

In base alla decisione del Consiglio federale del 23 marzo 2011, la forma organizzativa dell'ex Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni (SISI)⁸ è stata sottoposta a esame. L'esito della valutazione del SISI è stato presentato al Consiglio federale con proposta del 26 giugno

⁵ RS 748.01

⁶ FF 2012 3973

⁷ RS 510.411

⁸ Dal 1° febbraio 2015 Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI).

2013. Dalla valutazione è emerso che la forma giuridica scelta, ovvero di commissione extraparlamentare, è la soluzione adeguata per soddisfare i requisiti di indipendenza delle inchieste sugli infortuni formulati nelle basi giuridiche internazionali e nazionali. L'organizzazione del SISI e le prescrizioni operative sono conformi ai requisiti di autonomia dal punto di vista istituzionale, funzionale e del personale. Sulla base di questi risultati e dell'esperienza pratica fin qui maturata con il SISI, si è deciso di mantenere la forma organizzativa scelta (commissione extraparlamentare).

Mantenendo la forma della commissione decisionale, nel quadro della presente revisione della LNA occorre creare una base legale chiara. La LNA e le pertinenti disposizioni della legge federale sulle ferrovie (Lferr)⁹ vengono adeguate di conseguenza.

Delega di servizi della sicurezza aerea

Nel quadro delle iniziative per l'istituzione del cielo unico europeo (*Single European Sky SES* e *Functional Airspace Block Europe Central, FABEC*), alcuni compiti in materia di sicurezza aerea che oggi sono svolti a livello nazionale e sovrano dai servizi della sicurezza aerea, in futuro saranno erogati in maniera centralizzata per ridurre i costi e migliorare l'efficienza del servizio della sicurezza aerea in Europa. Verrà introdotta una nuova disposizione che stabilisce le condizioni quadro in base alle quali Skyguide potrà esternalizzare i servizi della sicurezza aerea e partecipare al processo di internazionalizzazione e centralizzazione in Europa. Parallelamente verrà delegata al Consiglio federale la competenza di concludere accordi internazionali che prevedano la delega dei servizi della sicurezza aerea.

Disposizioni penali nella LNA

La revisione costituisce l'occasione per adeguare formalmente le disposizioni penali della LNA al diritto delle sanzioni in vigore dal 1° gennaio 2007. L'entità delle pene comminabili rimane invariata, ma sono apportate alcune modifiche materiali che in parte sono contenute nell'avamprogetto di legge federale sull'armonizzazione delle pene nel Codice penale, nel Codice penale militare e nel diritto penale accessorio.

Modifica della legge sull'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (LUMin)

La distribuzione dei fondi prelevabili dal finanziamento speciale per il traffico aereo (FSTA) tra i diversi ambiti di attività previsti è effettuata in base a una chiave di ripartizione fissa [50 % per la sicurezza tecnica (*safety*), 25 % per la sicurezza dell'aviazione (*security*) e 25 % per la protezione dell'ambiente], cui si può derogare in maniera molto limitata. Dai dati riferiti agli anni 2012–2014 emerge che i mezzi a disposizione sono stati impiegati fino a esaurimento unicamente nel settore della *safety*. Secondo il diritto vigente, un eventuale fabbisogno supplementare di fondi in un ambito di attività non può essere compensato con i fondi inutilizzati assegnati a un altro ambito. Per evitare che i fondi decadano e che la Confederazione sia accusata di non impiegare interamente i fondi destinati alla navigazione aerea, bisogna elaborare una soluzione più flessibile che preveda non una chiave di ripartizione fissa per ogni ambito, bensì percentuali variabili entro margini prestabiliti.

Deroga alla legge sulla trasparenza

Nel quadro di domande di accesso ai sensi della legge sulla trasparenza (LTras)¹⁰, l'UFAC è tenuto tra le altre cose a rendere accessibili i rapporti d'ispezione che ha redatto al termine di ispezioni presso aziende sorvegliate. Il trattamento non confidenziale di questi rapporti comporta il rischio che essi non vengano più formulati in maniera precisa e pertinente, il che potrebbe a sua volta pregiudicare la sicurezza. L'accesso ai citati documenti deve pertanto essere limitato.

⁹ RS 742.101

¹⁰ RS 152.3

1.2.7 Scorporo della vigilanza sulla sicurezza

Con la verifica dei compiti, il Consiglio federale intende garantire una politica finanziaria sostenibile a lungo termine. A tale fine ha avviato un esame sistematico del portafoglio di compiti della Confederazione al fine di individuarvi potenziali di riforma e di snellimento. Una delle oltre 80 misure riguarda lo scorporo della vigilanza sul traffico aereo in una forma organizzativa finanziata attraverso emolumenti. In caso di scorporo della vigilanza sulla sicurezza, le attività di regolamentazione e politica aeronautica rimarrebbero di competenza della Confederazione. Dissociando i due settori di compiti «sicurezza» e «regolamentazione», la Svizzera reagirebbe a un'evoluzione già avviata a livello europeo (AESA) e già attuata in taluni Paesi (segnatamente in Gran Bretagna).

Le conseguenze di una tale dissociazione sono state sottoposte a esame. Tenuto conto dei proventi non più risultanti per l'UFAC, lo scorporo della vigilanza sulla sicurezza genererebbe uno sgravio netto pari a 43 milioni di franchi per il budget dell'UFAC (stato: preventivo 2015). D'altro canto, il finanziamento di un'organizzazione da parte dell'industria aeronautica tramite emolumenti genererebbe una spesa supplementare stimata a 55 milioni di franchi. Infatti, con lo scorporo la vigilanza sulla sicurezza dovrebbe essere finanziata interamente per mezzo di emolumenti. In ragione della costituzione di due nuove unità organizzative che si occupano di aviazione civile (regolamentazione e politica aeronautica nel quadro di un Ufficio federale o Dipartimento e la vigilanza sulla sicurezza in un'organizzazione scorporata), si dovrebbe presumibilmente mettere in conto un maggiore fabbisogno di personale riconducibile a esigenze ridondanti tra le due unità organizzative, ciascuna delle quali dovrebbe disporre di un know-how chiave e di un settore di supporto proprio. In ultima analisi, lo scorporo della vigilanza sulla sicurezza consentirebbe comunque alla Confederazione di ottenere un risparmio complessivo di circa 200 posti di lavoro a tempo pieno.

Dai chiarimenti emerge che lo scorporo della vigilanza sulla sicurezza genererebbe sì dei risparmi per la Confederazione, ma il sistema risulterebbe nel suo complesso più dispendioso e i costi aggiuntivi andrebbero a carico dell'industria aeronautica. Nello *Stakeholder Involvement*, le cerchie del settore della navigazione aerea hanno pertanto respinto con decisione tale proposta. A loro parere non farebbe che comportare costi aggiuntivi, peggiorare la concorrenzialità dell'aviazione svizzera, contravvenendo peraltro alle disposizioni del rapporto sulla politica aeronautica del 2004. Considerata la situazione, è opportuno rinunciare allo scorporo della vigilanza sulla sicurezza.

2 Commenti alle disposizioni di legge

Art. 3a

Accordi internazionali

Cpv. 1 e 2

La presente disposizione autorizza il Consiglio federale a concludere accordi internazionali in diversi settori. Per le ragioni sopraesposte, nel capoverso 1 è stata aggiunta la sicurezza dell'aviazione. La sicurezza dell'aviazione deve pertanto essere integrata anche nel capoverso 2, che illustra il possibile contenuto di questi accordi senza alcuna pretesa di fornire un elenco esaustivo.

Per quanto concerne l'impiego di incaricati della sicurezza svizzera in aeroporti all'estero (operazione Fox), il rapporto del Consiglio federale del 2 marzo 2012 in adempimento del postulato Malama 10.3045 (Sicurezza interna: chiarire le competenze) del marzo 2010¹¹ giunge alla conclusione che non è da escludere che tali missioni poggino, allo stato attuale, su una

¹¹ FF 2012 3973

base giuridica insufficiente. Occorrerebbe eventualmente creare delle basi legali che autorizzino il Consiglio federale a concludere i necessari accordi internazionali. Il rapporto consiglia di esaminare a fondo la questione della base giuridica delle missioni Fox, e segnatamente la necessità di concludere con gli Stati esteri interessati degli accordi che disciplinino la presenza dei *ground marshal* svizzeri. Dall'esame delle basi giuridiche non è emerso alcun risultato univoco. È certo però che a livello internazionale l'impiego di *ground marshal* non è disciplinato in maniera esplicita. La competenza conferita al Consiglio federale di concludere accordi internazionali nell'ambito della sicurezza dell'aviazione riguarda anche eventuali accordi relativi ai *ground marshal*. Lo stesso vale peraltro anche per gli accordi internazionali concernenti l'impiego di incaricati della sicurezza in aeroporti svizzeri. Sinora i Memorandum of Understanding già conclusi con diversi Stati poggiavano, in quanto a contenuti, direttamente sul diritto internazionale.

Cpv. 3

Parallelamente alla regolamentazione di cui all'art. 40b LNA, all'articolo 3a LNA il Consiglio federale è investito della competenza di disciplinare mediante un accordo internazionale la cooperazione tra fornitori di servizi della sicurezza aerea. A fungere da sfondo è un testo ripreso dalla Svizzera, ovvero il regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo. L'articolo 10 del regolamento prevede che le organizzazioni preposte alla sicurezza aerea ricorrano ai servizi di altri fornitori di servizi certificati nell'UE e tramite tali cooperazioni possano concludere degli accordi. Tale facoltà deve spettare anche al Consiglio federale. Il precedente tenore dell'art. 3a LNA non copre la delega di servizi della sicurezza aerea. È stato pertanto integrato di conseguenza. Per i servizi della sicurezza aerea d'importanza nazionale si applicano le condizioni quadro sancite all'art. 40b LNA e le direttive del Consiglio federale emanate sulla base delle stesse.

Art. 8b

Conversazioni radiotelefoniche

Ai sensi dell'articolo 18 della Costituzione federale (Cost.), la libertà di lingua è garantita. L'articolo 4 Cost. elenca le lingue nazionali, tra le quali non figura l'inglese. Esiste pertanto un diritto a utilizzare, per le conversazioni radiotelefoniche, ciascuna delle lingue nazionali. Una limitazione di tale diritto può aversi solo mediante una legge formale. Con un nuovo articolo della LNA s'intende creare una base in tal senso. L'unica lingua per le conversazioni radiotelefoniche con i servizi del traffico aereo dovrà essere in futuro l'inglese. Saranno ammesse eccezioni per tenere conto delle esigenze nelle regioni limitrofe e nell'ambito dei servizi d'informazione di volo.

Art. 21a

Incaricati della sicurezza nel traffico aereo

Cpv. 1

Sancisce il principio secondo cui, allo scopo di prevenire atti illeciti a bordo di aeromobili svizzeri nel traffico aereo commerciale internazionale, siano impiegati incaricati della sicurezza.

Cpv. 2

In attuazione della raccomandazione contenuta nel Rapporto del Consiglio federale del 2 marzo 2012 in adempimento del postulato Malama 10.3045 (Sicurezza interna: chiarire le competenze) del marzo 2010¹², si colma la lacuna legale riguardante l'indennizzo dei Cantoni e dei Comuni per gli interventi degli agenti dei loro corpi di polizia. L'ammontare degli indennizzi è stabilito nel quadro di accordi tra la Confederazione e i Cantoni o i Comuni.

¹² FF 2012 3973

Cpv. 3

I mezzi finanziari per la formazione, l'equipaggiamento e l'impiego degli incaricati della sicurezza sono compresi nel preventivo dell'UFAC. Una parte dei mezzi derivanti dal credito è ceduta ad altri servizi federali coinvolti (fedpol e Cgcf). L'UFAC esercita tuttavia l'alta vigilanza sull'impiego degli incaricati della sicurezza, come statuito chiaramente nella disposizione di legge.

Art. 21b

Sistema informativo per l'impiego di incaricati della sicurezza nel traffico aereo

Cpv. 1

Nell'ambito della polizia aerea, ai sensi dell'articolo 21 LNA in combinato disposto con l'articolo 122h ONA, fedpol è responsabile dell'impiego di incaricati della sicurezza nel traffico aereo. Tali impieghi avvengono sulla base delle analisi dei rischi e delle minacce svolte da fedpol (cfr. art. 122k ONA). Fedpol è tenuta a elaborare le informazioni necessarie a tal fine in un sistema informativo. Le informazioni riguardano in parte dati personali. Tenuto conto del contesto in cui vengono citate (p. es. indicazione di individui potenzialmente pericolosi ecc.), sono da classificarsi come dati personali degni di particolare protezione la cui elaborazione deve essere esplicitamente prevista in una legge in senso formale conformemente all'articolo 17 capoverso 2 della legge sulla protezione dei dati (LPD)¹³. D'altro canto, secondo l'OPrI vengono impiegate informazioni classificate ad uso interno o confidenziali la cui elaborazione necessita altresì di una base legale formale, tenuto conto dell'elevata esigenza di protezione che richiedono (classificazione). Lo stesso dicasi per l'elaborazione di informazioni acquisite tramite il canale dei servizi di informazione e che sottostanno all'obbligo di tutela delle fonti. Il presente articolo 21a LNA crea le necessarie basi legali formali per il sistema informativo elettronico SIBEL di fedpol, in cui devono essere elaborate le tre categorie di dati e informazioni summenzionate.

Cpv. 2

Per adempiere al mandato di protezione conferitogli, fedpol necessita ed elabora informazioni concernenti da un lato eventi rilevanti per la sicurezza, e dall'altro le persone a essi collegate. Gli eventi possono rivelare minacce per determinate rotte aeree da prevenire grazie all'impiego di incaricati della sicurezza. Occorre documentare tali eventi affinché possano essere analizzati al di là dell'attualità quotidiana e inseriti in un contesto più ampio. Come statuito espressamente all'articolo 21c lettera a LNA, la cerchia delle "persone collegate" agli eventi rilevanti per la sicurezza comprende due categorie sostanzialmente diverse di persone: da un lato gli individui potenzialmente pericolosi per la sicurezza della navigazione aerea, e dall'altro le persone da impiegare come incaricati della sicurezza nel traffico aereo ai sensi dell'articolo 122e ONA. Il requisito per l'inserimento nel sistema informativo di una determinata persona come "individuo pericoloso" è che, sulla base di indicazioni concrete, sia lecito supporre che tale persona possa costituire una minaccia per determinate rotte del traffico aereo.

Art. 21c

Categorie di dati trattate

Nel sistema informativo devono essere registrati ed elaborati dati e informazioni provenienti dalle fonti più disparate. Per poter valutare se è a rischio la sicurezza a bordo di aeromobili svizzeri nel traffico aereo commerciale internazionale occorre raccogliere da diverse fonti e analizzare le informazioni necessarie. Oltre a informazioni di pubblico accesso, si tratta principalmente di informazioni che possono essere acquisite tramite il canale dei servizi di informazione e di informazioni inoltrate a fedpol dai servizi partner all'estero. Spesso si tratta di informazioni classificate come ad uso interno o confidenziale secondo l'OPrI e che possono contenere anche dati personali.

¹³ RS 235.1

Art. 21d

Diritti di accesso e comunicazione di dati

L'accesso ai dati è disciplinato in maniera diversa: solo determinate unità organizzative di fedpol, segnatamente i servizi responsabili di valutare il pericolo e che decidono in merito alla necessità di un impiego, dispongono di un accesso online al sistema informativo (*capoverso 1*). Ai servizi menzionati in maniera esaustiva al *capoverso 2* possono in casi specifici essere comunicati i dati qualora ciò sia necessario per l'adempimento dei loro compiti sanciti (in maniera formale o materiale) nella legge. La trasmissione alle imprese di trasporto aereo che impiegano aeromobili svizzeri ha lo scopo di consentire loro di ottemperare al loro obbligo conformemente all'articolo 122*b* *capoverso 1* ONA. Tale disposizione prevede che le imprese di trasporto aereo che impiegano aeromobili nel traffico commerciale internazionale siano tenute a garantire l'esercizio sicuro dei loro aeromobili e che in tal senso debbano anche mettere a disposizione i posti a sedere necessari agli incaricati della sicurezza impiegati da fedpol.

Art. 21e

Durata di conservazione dei dati

La formulazione equivale al nuovo articolo 23*a* *capoverso 3* LMSI proposto nel quadro dell'attuale progetto di modifica della legge sulle attività informative¹⁴.

Art. 21f

Pubblicazione degli elenchi di passeggeri

Cpv. 1

La disposizione si basa sull'articolo 104 della legge sugli stranieri (LStr)¹⁵ e sull'articolo 151 dell'ordinanza sulle dogane (OD)¹⁶. Il *capoverso 1* sancisce l'obbligo delle imprese di trasporto aereo di mettere a disposizione delle competenti autorità di perseguimento penale, su loro richiesta, i dati sui passeggeri allo scopo di prevenire i reati o di condurre inchieste su di essi. Sono elencati in maniera esaustiva tipo e portata dei dati.

Cpv. 2

Le imprese di trasporto aereo sono tenute a conservare gli elenchi di passeggeri per sei mesi dall'esecuzione del volo.

Cpv. 3

Se un'autorità di perseguimento penale esige i dati dei passeggeri, può conservarli al massimo 72 ore nella misura in cui non sono oggetto di indagine.

Art. 25

Autorità d'inchiesta

Il Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni (SISI)¹⁷ è entrato in servizio il 1° novembre 2011. Per il SISI è stata scelta la forma organizzativa della commissione extraparlamentare ai sensi dell'articolo 57*a* segg. LOGA. Anche in futuro si manterrà questa forma della commissione decisionale; pertanto, con la presente revisione della legge sulla navigazione aerea si crea una chiara base legale per la commissione. Dall'insediamento della commissione a fine 2011, la forma scelta si è rivelata efficace nella pratica. Sono soprattutto i requisiti di autonomia dell'autorità addetta alle inchieste ad avvalorare la validità della scelta fatta.

Cpv. 1

¹⁴ FF 2014 1885

¹⁵ RS 142.20

¹⁶ RS 631.01

¹⁷ Dal 1° febbraio 2015 Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI).

Nel capoverso 1, la commissione extraparlamentare viene ora designata come tale, con rimando alle basi legali nella LOGA. In futuro decade pertanto il termine "servizio d'inchiesta".

Cpv. 2

L'organo sinora designato come direzione ora è chiamato sempre commissione. Qui si parla dell'indipendenza personale dei membri della commissione anziché dell'indipendenza dell'autorità in quanto tale. Nella LOGA non è previsto esplicitamente che il Consiglio federale designi la Presidenza: in questo caso occorre pertanto disciplinarlo.

Cpv. 3

Questo capoverso sancisce l'indipendenza della commissione in quanto autorità e ne disciplina l'aggregazione amministrativa al DATEC. Sinora questi due aspetti erano già contenuti nel capoverso 2. Ora si stabilisce che la commissione dispone di una segreteria. Alla segreteria sono assegnati gli effettivi atti istruttori.

Cpv. 4

Il capoverso 4 continua a prevedere la delega al Consiglio federale per la regolamentazione delle ulteriori questioni organizzative. È inoltre prevista la possibilità della fusione trasversale con la commissione d'inchiesta conformemente alla Lferr. Di fatto, questa possibilità è già stata sfruttata con l'insediamento del SISI il 1° novembre 2011.

Art. 26

Procedura

Cpv. 1

Analogamente all'articolo 25, si adegua solo la terminologia: oramai si parla di commissione e non più di servizio d'inchiesta.

Cpv. 2

Analogamente all'articolo 25, si adegua solo la terminologia: oramai si parla di segreteria e non più di servizio d'inchiesta. La disposizione di misure istruttorie e coercitive di cui al capoverso 2 rientra chiaramente nell'ambito di competenza della segreteria.

Cpv. 3

Analogamente all'articolo 25, si adegua solo la terminologia: oramai si parla quindi di segreteria e non più di servizio d'inchiesta. Poiché con la nuova terminologia conformemente all'articolo 25 si configurano due unità organizzative nettamente distinte, qui occorre stabilire esplicitamente chi emana una decisione formale.

Cpv. 4

Questa disposizione va considerata tenendo conto del fatto che a monte della procedura di ricorso dinanzi al Tribunale amministrativo federale vi è un'opposizione da presentare all'autorità inquirente. L'affinità materiale dovrebbe consentire di garantire un'elaborazione rapida ed efficiente delle opposizioni e il rapido disbrigo di gran parte delle procedure per la soddisfazione di tutte le parti coinvolte. Tenuto conto della nuova terminologia nell'articolo 25, occorre ora chiarire che la commissione decide in merito alle opposizioni.

Cpv. 5

Analogamente all'articolo 25, si adegua solo la terminologia: oramai si parla di commissione e non più di servizio d'inchiesta. Poiché con la nuova terminologia conformemente all'articolo 25 si configurano due unità organizzative nettamente distinte, occorre stabilire esplicitamente che i compiti previsti al capoverso 5 spettano alla commissione.

Cpv. 6

Questo capoverso rimane invariato.

Art. 36

Aerodromi, aree d'atterraggio per operazioni di soccorso

Cpv. 1

Il capoverso è stato ripreso senza alcuna modifica e delega al Consiglio federale l'emana-
zione di prescrizioni sulla costruzione e l'esercizio degli aerodromi.

Cpv. 2

In questo capoverso sono riassunti i termini precedentemente disseminati in maniera poco
sistematica in diversi articoli della legge. I termini in quanto tali non cambiano.

Cpv. 3

Il Consiglio federale designa, tra le attuali 280 aree d'atterraggio degli ospedali, le aree che
sono ora considerate aree d'atterraggio per operazioni di soccorso e che sono equiparate a
campi d'aviazione. I criteri per l'assegnazione a questa categoria sono da un lato l'uso inten-
sivo, che può essere anche solo stagionale, per esempio durante i mesi invernali. Dall'altro
lato rientrano nella categoria anche le aree d'atterraggio per operazioni di soccorso verso le
quali ci si può avvicinare secondo le regole del volo strumentale (*Instrument Flight Rules*
[IFR]) (incluse procedure di volo PinS, sia *proceed VFR*, sia *proceed visually*, nonché tutte le
altre procedure basate su GNSS o aiuti elettronici alla navigazione). Compresi i 12 centri per
il trattamento dei politraumi designati dalla Conferenza svizzera dei direttori della sanità
(CDS), si può parlare complessivamente di 25 aree d'atterraggio che rientreranno nella
nuova categoria. L'elenco esaustivo delle aree d'atterraggio per operazioni di soccorso sarà
sancito a livello di ordinanza o eventualmente nella parte concettuale del PSIA. Le aree d'at-
terraggio per operazioni di soccorso sono subordinate, come i campi d'aviazione, a una pro-
cedura di autorizzazione. Viene effettuato un esame completo degli aspetti rilevanti in termini
edilizi e ambientali nonché dei requisiti tecnici e specifici della navigazione aerea. Le disposi-
zioni relative all'autorizzazione d'esercizio, al regolamento d'esercizio e alla procedura di ap-
provazione dei piani si applicano analogamente a quanto accade per i campi d'aviazione (cfr.
art. 36e LNA). L'autorizzazione d'esercizio viene rilasciata al rispettivo proprietario dell'area
d'atterraggio per operazioni di soccorso (ospedale).

Le circa 260 restanti aree d'atterraggio degli ospedali che, tenuto conto del loro impiego
molto più ridotto, non devono soddisfare i requisiti più severi delle aree d'atterraggio per ope-
razioni di soccorso, continuano a essere gestite mediante atterraggi esterni (art. 56 dell'ordi-
nanza sull'infrastruttura aeronautica, OSIA¹⁸) e a non essere considerate infrastrutture di di-
ritto aeronautico. La responsabilità del loro esercizio è di esclusiva competenza del coman-
dante dell'aeromobile. Possono essere create, come prima, senza autorizzazione dell'UFAC
e non sottostanno ad alcuna procedura federale.

Cpv. 4

Corrisponde esattamente al precedente capoverso 2.

Art. 36a

Concessione d'esercizio e categorie di concessioni d'esercizio

Cpv. 1

Il capoverso 1 corrisponde, nel contenuto, al precedente capoverso 1.

Cpv. 2

¹⁸ RS 748.131.1

A titolo integrativo può ora essere rilasciata una concessione anche per gli aerodromi che servono il traffico nell'interesse pubblico; questo vale in particolare per la categoria C conformemente al capoverso 3 lettera c.

Cpv. 3

Vi sono ora tre tipi di concessioni:

- Categoria A: l'importanza straordinaria degli aeroporti nazionali di Zurigo e Ginevra nella rete di aerodromi svizzeri deve emergere grazie alla loro assegnazione a una categoria separata. La concessione d'esercizio della categoria A presenta i requisiti più severi in termini di infrastruttura. L'aeroporto nazionale di Basilea-Mulhouse è soggetto, in quanto a pianificazione e costruzione dell'infrastruttura, al diritto francese e non dispone di una concessione d'esercizio svizzera.
- Categoria B: costituiscono una categoria a parte (categoria B) gli aerodromi regionali che offrono collegamenti con destinazioni internazionali e/o servono a collegare gli aeroporti nazionali e garantiscono pertanto una rete minima di trasporti aerei (servizio di base). Oltre a obiettivi di politica aeronautica, svolgono anche un compito di politica strutturale. I requisiti relativi alla funzione di collegamento sono definiti nel PSIA. Appartengono a questa categoria gli aerodromi regionali di Berna-Belp e Lugano-Agno; in linea di massima, tuttavia, la categoria è aperta anche ad altri aerodromi.
- Categoria C: ottengono la concessione d'esercizio della categoria C gli aerodromi il cui esercizio è d'interesse regionale. Il traffico che gestiscono è di interesse pubblico, ma non comprende necessariamente il traffico pubblico. Può eventualmente svolgersi traffico di linea e/o charter, ma a differenza delle categorie A e B, non è obbligatorio. Il PSIA non cita un numero definitivo di aerodromi di questo genere: il rilascio della concessione dipende dall'adempimento dei requisiti (cfr. capoverso 2). Anche le concessioni d'esercizio della categoria C prevedono un obbligo di ammettere utenti. Non è escluso che anche gli eliporti possano rientrare in questa categoria.

Art. 36b

Diritti e obblighi del concessionario

Cpv. 1–3

I tre capoversi corrispondono, nel contenuto, al vigente articolo 36a capoverso 2. Con la concessione d'esercizio, l'esercente dell'aerodromo ottiene una posizione di monopolio economico ai sensi dell'articolo 3 capoverso 1 lettera b della legge sui cartelli. Si tratta di stabilire in futuro per quali attività la concorrenza debba essere possibile o esclusa. Se questo avvenga nella concessione o nel regolamento d'esercizio sarà stabilito a livello di ordinanza.

Cpv. 4

Il Consiglio federale disciplina a livello di ordinanza i requisiti di infrastruttura ed esercizio. Per gli aeroporti nazionali si applicano i requisiti più severi. La loro infrastruttura deve per esempio essere adatta all'esercizio del volo notturno e deve essere possibile procedere verso tali aeroporti anche in condizioni meteorologiche estreme. Per gli aeroporti regionali con funzione di collegamento non è per esempio necessario soddisfare quest'ultimo requisito, ma per il resto essi devono soddisfare standard altrettanto elevati come per gli aeroporti nazionali. Requisiti di entità minore in quanto a equipaggiamento tecnico sono invece richiesti nel caso degli aeroporti regionali (senza funzione di collegamento), che per esempio non devono necessariamente essere muniti di procedura di avvicinamento strumentale e hanno inoltre maggiore margine d'azione circa l'esercizio, non dovendo essere aperti tutto l'anno. Questo consentirà per esempio all'aeroporto di Samedan, che ora rientra in questa categoria, di prevedere orari d'esercizio diversi a seconda della stagione. Con l'attuale concessione unitaria, che prevede un obbligo illimitato di ammettere utenti, ciò non sarebbe possibile.

Art. 36c

Condizioni per il rilascio della concessione

Cpv. 1

L'articolo sancisce a livello di legge quali condizioni devono essere soddisfatte affinché il DA-TEC rilasci la concessione. Le condizioni sono menzionate nel diritto vigente all'articolo 12 OSIA. Un nuovo requisito riguarda la prova di sufficiente capacità economica.

Cpv. 2

Il Consiglio federale definisce a livello dell'ordinanza quali requisiti di capacità economica deve soddisfare il gestore dell'aerodromo per il rilascio della concessione e per l'intera durata della concessione. In particolare deve lasciarsi guidare dai seguenti principi:

- Si stabiliscono criteri di valutazione unitari per la verifica della capacità economica ai fini della concessione e del rinnovo di una concessione d'esercizio.
- Il concessionario fornisce a intervalli regolari all'UFAC informazioni standardizzate sulla situazione finanziaria (p. es. ogni sei mesi per gli aeroporti nazionali e una volta all'anno per i restanti aerodromi cui è stata rilasciata la concessione).
- Occorre tuttavia imporre a ogni aeroporto di sottoporre all'UFAC almeno una volta all'anno un bilancio d'esercizio verificato (entro sei mesi dalla data di chiusura del bilancio).
- Se vi sono chiari indizi di difficoltà finanziarie, l'UFAC deve poter procedere senza indugio a una valutazione approfondita della situazione finanziaria per verificare se sono ancora soddisfatti i requisiti per il rilascio della concessione. Deve inoltre avere la possibilità di disporre misure per il ripristino della capacità economica. Tali misure possono consistere nel rafforzamento della vigilanza sull'aeroporto interessato o nella disposizione di misure di finanziamento o risanamento al fine di ristabilire il capitale proprio o la liquidità.

Requisiti analoghi sono richiesti già oggi alle imprese di trasporto aereo commerciali.

Art. 36d

Trasferimento, ritiro e riversione della concessione

Le disposizioni relative al trasferimento di una concessione d'esercizio sono tratte dal diritto vigente (art. 36a cpv. 3). Il ritiro della concessione è attualmente disciplinato esclusivamente a livello di ordinanza (art. 16 OSIA). Per quanto riguarda la riversione degli impianti alla scadenza della concessione, attualmente non vi sono disposizioni in merito. Per questo motivo, nella legge sono ora disciplinati i principi che regolano il ritiro e la riversione. La procedura può essere concretizzata a livello di ordinanza poggiandosi sostanzialmente sui regolamenti relativi al rilascio e sulla legge federale sulla procedura amministrativa (PA)¹⁹.

Art. 36e

Autorizzazione d'esercizio

Cpv. 1

Corrisponde in linea di massima al precedente articolo 36b capoverso 1. Per l'esercizio di aerodromi senza concessione d'esercizio occorre un'autorizzazione d'esercizio rilasciata dall'UFAC. Il capoverso 1 si applica ora, oltre che ai campi d'aviazione esistenti, anche alle aree d'atterraggio per operazioni di soccorso designate dal Consiglio federale.

Cpv. 2

Nell'autorizzazione d'esercizio sono fissati, come in precedenza, diritti e obblighi. A differenza di quanto accade per gli aeroporti muniti di concessione, per i campi d'aviazione non vige l'obbligo di ammettere utenti, ma tenuto conto del numero limitato di infrastrutture e della possibile molteplicità di operatori aerei, può risultare necessario prescrivere un tale obbligo di ammettere utenti. Ciò riguarda segnatamente le infrastrutture in "regime di monopolio" in ragione della loro situazione geografica, come l'eliporto di Zermatt.

¹⁹ RS 172.021

Cpv. 3

Come per le concessioni, anche per le autorizzazioni ci sono ora diverse categorie. Si distingue infatti tra impianti generalmente accessibili al pubblico e impianti a disposizione solo di una cerchia limitata di utenti.

Cpv. 4

Il Consiglio federale emana, come per gli aeroporti per i quali è stata rilasciata la concessione (cfr. art. 36*b* cpv. 2), prescrizioni riguardanti i requisiti di infrastruttura ed esercizio da soddisfare nei campi d'aviazione. Per esempio si può stabilire che nel caso di campi d'aviazione con accesso limitato non sia possibile l'esercizio al buio, o che non sia necessaria l'apparecchiatura per l'avvicinamento strumentale.

Cpv. 5

I requisiti per il rilascio, il trasferimento, la modifica e il ritiro dell'autorizzazione d'esercizio sono attualmente disciplinati a livello di ordinanza (art. 18–22 OSIA). A differenza delle concessioni, in questo caso non è necessario disciplinare tali circostanze in una legge formale. Le prescrizioni nell'ordinanza dovranno essere integrate con disposizioni relative alla procedura da applicare, che in linea di principio si basa sulle disposizioni della PA.

Art. 36f

Regolamento d'esercizio

Questo articolo corrisponde alle attuali prescrizioni dell'articolo 36*c* in termini di contenuto, ma è stato rielaborato dal punto di vista redazionale. La novità riguarda la riserva relativa alla definizione delle procedure di avvicinamento e di decollo da parte dell'UFAC conformemente all'articolo 40*h*.

Art. 36g

Modifiche rilevanti del regolamento d'esercizio

Questo articolo corrisponde all'articolo 36*d* in vigore, che rimane invariato. Viene modificato unicamente il titolo marginale.

Art. 38 cpv. 1^{bis}

Aerodromi militari utilizzabili anche a scopi civili

Secondo l'articolo 38 LNA, gli aerodromi militari sono aperti anche all'aviazione civile per quanto gli interessi militari lo consentano. L'uso degli aerodromi militari anche a scopi civili (cointesa a fini civili) è attualmente regolamentato con un maggior grado di dettaglio soltanto nelle disposizioni contenute nell'articolo 30 OSIA, secondo cui l'uso regolare di un aerodromo militare a fini civili richiede un accordo tra la Confederazione, rappresentata dal DDPS, e l'esercente civile dell'aerodromo. Per questa cointesa a fini civili, l'esercente civile è inoltre tenuto a emanare un regolamento d'esercizio dell'aerodromo e a sottoporlo all'UFAC per approvazione. La nozione di uso regolare a fini civili non è specificata meglio nell'OSIA. Nella pratica, la cointesa di un aerodromo militare a fini civili è considerata rilevante per il PSIA a partire da una certa soglia. Nel Piano settoriale in vigore questa soglia è attualmente fissata come segue:

- l'esercizio della navigazione aerea civile rappresenta oltre il 10 % delle operazioni di volo militari o più di 1 000 movimenti aerei motorizzati;
- tale esercizio si svolge di frequente al di fuori degli orari regolari dell'esercizio della navigazione aerea militare;
- vengono impiegati aeromobili che generano emissioni foniche molto più elevate di quelli militari.

Le competenze di coordinamento tra la navigazione aerea civile e militare devono essere chiaramente disciplinate. Attualmente, al di sotto della soglia dell'«uso regolare a fini civili» ai

sensi dell'articolo 30 OSIA, le competenze per la gestione degli aerodromi militari a fini civili non sono regolamentate. Occorre dunque colmare questa lacuna.

La competenza militare per l'infrastruttura si applica fino al raggiungimento di un determinato volume di traffico aereo civile. Oltre questa soglia, le competenze in materia di regolamentazione, ammissione di utenti e sorveglianza per la parte di gestione a fini civili di un aerodromo militare saranno demandate all'UFAC. Il Consiglio federale dovrà stabilire nell'ordinanza disposizioni dettagliate sull'esercizio delle competenze militari al di sotto della soglia indicata.

Art. 40 cpv. 3

Categorie del servizio della sicurezza aerea

Gli obblighi del servizio della sicurezza aerea vengono classificati in base al sistema di piste, al volume di traffico IFR e VFR, alle procedure d'avvicinamento e di decollo in essere e agli spazi aerei. I servizi della sicurezza aerea necessari (e la derivante infrastruttura dei servizi della sicurezza aerea) si orientano all'offerta e alle esigenze degli aerodromi. Anche in futuro esisteranno aerodromi senza servizi della sicurezza aerea. Gli obblighi dei servizi della sicurezza aerea per gli aerodromi saranno specificati nell'ordinanza contestualmente alla definizione delle categorie.

Art. 40a cpv. 1

Istituzione e gestione di una banca dati centrale nazionale

Il 20 gennaio 2011, dopo il recepimento da parte del Comitato misto dell'accordo bilaterale Svizzera-UE sul trasporto aereo, è entrato in vigore in Svizzera il regolamento (UE) n. 73/2010 della Commissione, del 26 gennaio 2010, che stabilisce i requisiti relativi alla qualità dei dati aeronautici e delle informazioni aeronautiche per il cielo unico europeo. Il citato regolamento stabilisce i requisiti di qualità per i dati e le informazioni aeronautici in termini di accuratezza, risoluzione e integrità da rispettare affinché sia garantita anche l'interoperabilità europea nello scambio di dati tra i fornitori di servizi di navigazione aerea. Il regolamento si limita a indicare criteri qualitativi e di sicurezza e non stabilisce invece come gli Stati debbano organizzare e finanziare a livello nazionale la produzione, la preparazione, l'amministrazione e la diffusione di dati e informazioni aeronautici. Le definizioni ivi contenute sono vincolanti anche per la Svizzera. Per «dati aeronautici» s'intendono informazioni digitalizzate, concetti o istruzioni riguardanti lo spazio aereo in territorio svizzero che sono necessari per erogare i servizi della sicurezza aerea e vengono riportati nel catalogo dei dati aeronautici della Svizzera.

Allo stato attuale mancano anche nella legislazione nazionale direttive esplicite che prevedano il disciplinamento e il coordinamento centralizzato del rilevamento, della produzione, dell'amministrazione e del flusso dei dati aeronautici. Non esiste una banca dati centrale nazionale in cui confluiscono tutti i dati e tutte le informazioni aeronautici utilizzati in Svizzera e che offra una visione d'insieme sui dati disponibili e sul flusso di dati, sebbene nella pratica gran parte dei dati e delle informazioni siano raccolti e amministrati da Skyguide. Tuttavia, questa funzione di piattaforma centrale e di raccolta dei dati da parte di Skyguide si rivela talvolta difficile, poiché obblighi e diritti dei creatori di dati, come pure i compiti e le competenze di Skyguide nonché la catena dei dati, non sono chiaramente definiti.

Per garantire l'attuazione a livello nazionale del regolamento (UE) n. 73/2010 sotto il profilo sia organizzativo sia amministrativo e per strutturare e svolgere in maniera centralizzata il rilevamento, la preparazione, l'amministrazione e la diffusione di dati e informazioni aeronautici, il Consiglio federale deve poter prevedere, a livello di ordinanza, l'introduzione di una banca dati centrale nazionale dei dati aeronautici. Una relativa ordinanza sui dati della navigazione aerea deve inoltre disciplinare gli obblighi di prestazione delle parti coinvolte nella

catena di dati nonché i compiti e le competenze dell'amministrazione centrale dei dati, garantire il flusso di dati continuo dalla fonte agli utenti e prevedere un catalogo di tutti i dati e le informazioni aeronautici utilizzati nel traffico aereo. Il catalogo dei dati aeronautici deve contenere i dati menzionati negli allegati OACI alla Convenzione di Chicago²⁰ come pure i dati aeronautici richiesti dal traffico VFR in Svizzera, deve specificare i requisiti sulla qualità dei dati ed elencare i servizi che si occupano del loro rilevamento. Creando una banca dati centrale nazionale ci si prefigge, da un lato, di garantire una qualità uniforme dei dati secondo la norma del regolamento (UE) n. 73/2010 e, dall'altro, di consentire in qualsiasi momento l'accesso a tutti i dati e le informazioni aeronautici nazionali attuali riuniti in un'unica fonte, allo scopo di fornire una visione d'insieme ottimizzata e di ridurre l'onere per l'acquisizione dei dati. La Confederazione deve poter scegliere se gestire da sola una banca nazionale dei dati aeronautici o delegare questo compito per esempio al servizio d'informazione aeronautica di Skyguide, che già oggi figura tra i compiti di sicurezza aerea affidati a Skyguide conformemente all'ordinanza concernente il servizio della sicurezza aerea (OSA)²¹.

Cpv. 2

Obbligo di assunzione dei costi per la rilevazione e la messa a disposizione di dati aeronautici

I costi per la messa a disposizione di dati e informazioni aeronautici sono a carico del settore aeronautico. Il sistema dell'aviazione, principale utente dei dati e delle informazioni aeronautici, deve farsi dunque carico anche dei costi di istituzione e gestione di una banca centrale nazionale dei dati aeronautici. In uno studio di fattibilità del 2014, i costi per la realizzazione della banca nazionale dei dati aeronautici, inclusi i costi per la raccolta dei dati, sono stati stimati a 8–9 milioni di franchi, di cui 5,5–7 milioni quantificabili come quota del traffico VFR. I costi annuali di gestione sono stati preventivati a circa 1,25 milioni di franchi, di cui 500 000–700 000 franchi andrebbero a carico degli utenti del traffico VFR. In questa stima dei costi di gestione non sono però calcolati gli accantonamenti. Allo stato attuale il finanziamento dei dati e delle informazioni aeronautici è poco trasparente e non quantificabile con precisione a causa dei sovvenzionamenti trasversali. Nel sistema in essere, la Confederazione indennizza a Skyguide i costi marginali per i servizi della sicurezza aerea forniti per i voli VFR. Applicando questi criteri di indennizzo, rimasti invariati da anni, le quote dei costi marginali non corrispondono all'effettivo onere supplementare a favore degli utenti VFR e devono dunque essere riviste. Attualmente, nel solo settore *Aeronautical Information Management (AIM)*, smantellando interamente le prestazioni VFR si potrebbero risparmiare tra i 9,2 e i 10,3 milioni di franchi, attualmente sovvenzionati trasversalmente con gli introiti delle tasse per i servizi della sicurezza aerea. A fronte di questo importo, i contributi ai costi marginali nel settore AIM sono attualmente di appena 600 000 franchi. Per migliorare la trasparenza dei costi e il grado di autofinanziamento, in futuro si dovrà fare in modo che i costi generati lungo l'intera catena dei dati siano attribuibili con precisione a chi li ha generati. Gli enti di diritto pubblico e le persone fisiche e giuridiche tenute, in virtù di prescrizioni nazionali o internazionali esistenti o future, a rilevare, aggiornare e preparare dati aeronautici («creatori di dati»), devono farsi carico dei costi associati a questa prima parte della catena di dati, tra cui rientrano anche i costi di trasmissione di dati aeronautici alla banca dati centrale nazionale. Questi costi possono essere riversati sugli utenti (p. es. degli aerodromi attraverso le tasse di avvicinamento e di decollo). I costi per la seconda parte della catena di dati, ovvero per l'infrastruttura, la gestione e la costituzione di riserve per il perfezionamento della banca centrale nazionale dei dati aeronautici, dovranno essere finanziati con le tasse che i fornitori di servizi della sicurezza aerea riscuotono dagli utenti dei dati e delle informazioni aeronautici per la messa a disposizione dei suddetti dati e la gestione della banca dati. I creatori di dati rile-

²⁰ RS 0.748.0

²¹ RS 748.132.1

vano e aggiornano i dati aeronautici, assicurandosi che i dati registrati siano sempre aggiornati, corretti e completi, e mettono a disposizione dell'amministrazione centrale per esempio dati relativi ai perimetri degli aeroporti, al territorio, allo spazio aereo e agli ostacoli.

Sono considerati creatori di dati:

- fornitori di servizi della sicurezza aerea e fornitori di servizi di informazione aeronautica;
- esercenti di aerodromi e aree d'atterraggio per elicotteri per i quali sono state pubblicate, nel manuale d'informazione aeronautica, norme di volo strumentale o procedure speciali per il volo a vista;
- servizi pubblici o soggetti privati che forniscono dati di rilevamento o progettazioni di procedure o dati elettronici riguardanti il terreno, lo spazio aereo, il perimetro degli aeroporti e gli ostacoli;
- proprietari di oggetti fissi (provvisori o permanenti) e mobili, o loro parti, situati in un'area destinata al movimento degli aeromobili sulla superficie o che si estendono al di sopra di una determinata superficie destinata a proteggere gli aeromobili in volo;
- servizi militari come le Forze aeree o esercizi di infrastrutture.

Cpv. 3

Scambio di dati e informazioni aeronautici tra collettività pubbliche

Analogamente allo scambio di dati conformemente alla legislazione sulla geoinformazione, anche lo scambio dei dati e informazioni aeronautici tra la Confederazione, i Cantoni e i Comuni deve poter avvenire nella maniera più semplice ed efficiente possibile. I dati e le informazioni aeronautici devono essere accessibili in qualsiasi momento alle autorità per consentire loro di pianificare e svolgere i loro compiti. Si sconsiglia di procedere a un rilevamento dei costi tra le autorità, poiché ciò graverebbe ulteriormente sul bilancio dello Stato senza apportare alcun valore aggiunto.

Art. 40b

Delega di servizi della sicurezza aerea

La posizione di monopolio di Skyguide comporta non soltanto il diritto di operare il servizio della sicurezza aerea sul territorio svizzero, escludendo altri, bensì anche l'obbligo di fornire tale servizio. Sulla scia degli sviluppi europei nel quadro della *Single European Sky Initiative* e in particolare nell'ambito della cooperazione nel *Functional Airspace Block Europe Central (FABEC)* esiste la possibilità, per un fornitore nazionale, di delegare i servizi della sicurezza aerea a un altro fornitore nazionale. Secondo l'articolo 10 del regolamento (CE) n. 550/2004, che la Svizzera ha recepito nel quadro dell'accordo bilaterale sul trasporto aereo concluso con l'UE, per delegare i servizi della sicurezza aerea è richiesta l'approvazione degli Stati membri interessati. Per questo motivo s'impone un adeguamento delle basi giuridiche sancite nella legge sulla navigazione aerea, che consentono a Skyguide di esternalizzare a imprese del settore estere alcuni servizi della sicurezza aerea, o servizi secondari necessari a questo scopo, o, al contrario, di fornire tali servizi su loro incarico.

Parallelamente, al Consiglio federale (art. 3a LNA) viene attribuita la competenza di concludere accordi internazionali per disciplinare la cooperazione con fornitori di servizi della sicurezza aerea.

Cpv. 1

I servizi della sicurezza aerea possono essere delegati previa approvazione dell'UFAC. La nozione «imprese del settore» indica in questo contesto non soltanto persone giuridiche di diritto privato (p. es. esternalizzazione, per ragioni aziendali, di servizi affidati a Skyguide a una società anonima privata in un Paese europeo), bensì anche un rapporto di associazione tra Skyguide e un soggetto giuridico in qualsiasi forma del diritto pubblico (p. es. ente o istituto creato dalla Commissione europea o dall'AESA per la fornitura di "Centralized Services").

Una delega non deve comportare che in Svizzera non sia più garantito il buon funzionamento del servizio della sicurezza aerea qualora il servizio esternalizzato non possa più essere fornito per una qualche ragione, per esempio in caso di mancata prestazione dell'impresa estera.

Cpv. 2

Intesi sono qui non i servizi della sicurezza aerea in sé, bensì i servizi tecnici di sostegno per la fornitura dei servizi in questione, tra cui per esempio l'esternalizzazione dello stoccaggio di dati a un fornitore di servizi informatici esterno. I servizi di sostegno possono essere esternalizzati a fornitori nazionali o esteri di diritto privato o pubblico. La limitazione secondo cui un accordo internazionale debba prevedere questo tipo di cooperazione non si applica qui. Dato che una simile esternalizzazione può influenzare l'obbligo di Skyguide, derivante dal monopolio, di fornire i servizi della sicurezza aerea, anche in questo caso essa è possibile soltanto con l'approvazione dell'UFAC.

Cpv. 3

Nel delegare servizi della sicurezza aerea va operata una distinzione tra servizi d'importanza nazionale e altri servizi della sicurezza aerea. I servizi della sicurezza aerea d'importanza nazionale come pure le installazioni e il personale necessari a tal fine non possono essere oggetto di delega. Il Consiglio federale stabilisce quali servizi sono esclusi dalla delega.

Sono considerati servizi della sicurezza aerea d'importanza nazionale:

- i servizi della sicurezza aerea militare;
- i servizi di controllo degli avvicinamenti e dei decolli e il controllo d'aerodromo (servizi della torre di controllo) negli aeroporti nazionali (Ginevra e Zurigo);
- servizi tecnici per le infrastrutture della sicurezza aerea necessari per la fornitura di servizi della sicurezza aerea d'importanza nazionale;
- *support services* (p. es. elaborazione e gestione di dati) per servizi della sicurezza aerea d'importanza nazionale.

Art. 40b^{bis}

Questo nuovo articolo riprende invariato il capoverso 2 e il primo periodo del capoverso 3 del vigente articolo 40b. Per la delega di servizi della sicurezza aerea locali all'esercente dell'aerodromo è richiesta l'approvazione dell'UFAC. Un caso pratico riguarda il servizio d'informazione di volo nell'aerodromo di Samedan (*Aerodrome Flight Information Service, AFIS*), che oggi è erogato dall'esercente dell'aerodromo, il quale è in possesso di una certificazione dell'UFAC rilasciata in virtù di prescrizioni internazionali.

Il secondo periodo dell'articolo 40b capoverso 3 previgente decade per mancata ragione d'essere. I servizi della sicurezza aerea possono essere forniti esclusivamente da chi è in possesso della certificazione richiesta. La qualità dei servizi della sicurezza aerea è in questo modo garantita. In questo contesto non è più pensabile che servizi della sicurezza aerea locali vengano delegati all'esercente dell'aerodromo per ragioni legate alla sicurezza aerea.

Art. 40h

Definizione delle procedure di volo IFR al di fuori degli aerodromi

Questa nuova disposizione stabilisce che le procedure di volo secondo le regole di volo strumentale (IFR) elaborate dai servizi della sicurezza aerea sono definite dall'UFAC per quanto riguarda le zone non limitrofe agli aerodromi. La delimitazione delle competenze tra l'esercente dell'aerodromo (regolamento d'esercizio), i servizi della sicurezza aerea e l'UFAC è disciplinata nell'ordinanza.

Art. 41

Ostacoli alla navigazione aerea, edifici e attività pericolosi per la sicurezza della navigazione aerea

Cpv. 1

In futuro, l'obbligo di richiedere l'autorizzazione sussisterà non soltanto per gli edifici che potrebbero ostacolare la navigazione aerea in ragione della loro estensione verticale dal suolo, bensì per tutti gli impianti che mettono in pericolo la sicurezza della navigazione aerea in qualsiasi altro modo (p. es. abbagliamento prodotto da serre di vetro o pannelli solari di grandi dimensioni).

Cpv. 2

Nuovo concetto di ostacolo

Gli ostacoli alla navigazione aerea sono sottoposti oggi alla valutazione e all'autorizzazione dell'UFAC, che decide d'intesa con il DDPS (Forze aeree) conformemente alle prescrizioni della OSIA. Al di fuori delle aree dell'aerodromo con superfici di limitazione degli ostacoli definite, l'obbligo di autorizzazione si applica in maniera generalizzata a tutti gli oggetti a partire da 25 metri di altezza in zone non edificate e 60 metri in zone edificate (art. 41 cpv. 1 LNA; art. 63 OSIA).

Per una parte sostanziale delle domande di autorizzazione l'UFAC deve elaborare i dati trasmessi, esaminare i documenti e formalizzare la decisione, senza disporre ulteriori misure di sicurezza come la marcatura o la segnalazione luminosa. L'unica utilità che ne deriva è la registrazione dei dati nell'elenco degli ostacoli e la pubblicazione dell'ostacolo in una carta. Inoltre, per gli ostacoli mobili temporanei, che in molti casi vengono impiegati solo per pochi giorni o ore, spesso non è attualmente possibile pubblicare i dati in tempo. Non è necessario che gli ostacoli per i quali è obbligatorio pubblicare i dati, ma che non richiedono ulteriori misure di sicurezza (marcatura, segnalazione luminosa), siano sottoposti alla valutazione e alla decisione dell'UFAC.

In ragione del numero di ostacoli alla navigazione aerea che in virtù della normativa vigente richiedono un'autorizzazione (circa 800 l'anno), vi è l'esigenza di sgravare l'UFAC di una parte delle domande da esaminare, in modo che possa impiegare le proprie risorse maggiormente per l'attività vera e propria di sorveglianza nel settore degli ostacoli alla navigazione aerea.

Il Consiglio federale dovrà specificare nell'ordinanza quali ostacoli alla navigazione aerea richiedono un'autorizzazione e quali invece soltanto una notifica, orientandosi ai seguenti principi.

- Gli ostacoli che comportano pericoli minimi devono soltanto essere notificati e non vengono valutati singolarmente dagli esperti dell'UFAC. Se un oggetto attraversa la superficie registrata o supera una determinata altezza predefinita, deve essere notificato tempestivamente prima della sua realizzazione, affinché i dati relativi all'ostacolo possano essere comunicati agli utenti dello spazio aereo. La responsabilità della notifica spetta al proprietario dell'ostacolo (cpv. 2, non previsto nella LNA vigente).
- Per gli ostacoli che comportano un grado di pericolo medio, l'ordinanza prevede esplicitamente oneri predefiniti o stabiliti dell'UFAC in base al loro potenziale di pericolo. Per le zone che comportano un grado di pericolo elevato per il traffico aereo l'UFAC può disporre oneri definiti esplicitamente nell'ordinanza, che il proprietario è tenuto ad attuare (p. es. nel raggio di 300 metri intorno alle aree d'atterraggio per operazioni di soccorso).
- Soltanto gli ostacoli con il potenziale di pericolo massimo sono soggetti all'obbligo di essere esaminati e autorizzati singolarmente dall'UFAC. Rientrano in questa categoria gli oggetti che in prossimità di aerodromi attraversano superfici indicate nel catasto di limitazione degli ostacoli approvato dall'UFAC (zone di sicurezza degli aeroporti) e nella restante zona raggiungono un'altezza dal suolo di 60 metri o più (cpv. 1, cfr. anche il vigente art. 41 cpv. 1 LNA). In base al potenziale di pericolo, per i vari tipi di oggetti si possono definire altezze diverse soggette all'obbligo di autorizzazione.

- Gli ostacoli mobili temporanei (p. es. autogru) situati al di fuori dell'area dell'aerodromo e fino a una determinata altezza possono essere dispensati dall'obbligo di notifica e autorizzazione se sono soddisfatte specifiche condizioni (p. es. massimo cinque giorni nello stesso luogo). Le modalità di marcatura di questi oggetti sono definite esplicitamente a livello di ordinanza.

Cpv. 3

Il capoverso 3 corrisponde al vigente capoverso 1^{bis}. Come già esposto sopra in riferimento al capoverso 1, nel definire l'obbligo di autorizzazione non ci si deve limitare a considerare il parametro dell'altezza, come è consuetudine oggi per gli ostacoli alla navigazione aerea. Occorre impedire, eliminare o adeguare alle esigenze della sicurezza della navigazione aerea anche altri edifici e impianti che potrebbero pregiudicarla (cfr. gli esempi al cpv. 1). Questi ostacoli sono sì configurati nella definizione di ostacoli alla navigazione aerea dell'OSIA in vigore, ma nella pratica non sono mai stati considerati. Questa applicazione più estesa del concetto di «ostacoli alla navigazione aerea» non richiede pertanto modifiche a livello di legge, poiché gli adeguamenti necessari vengono apportati nell'ordinanza.

Cpv. 4

La sicurezza della navigazione aerea può essere pregiudicata, oltre che dagli ostacoli alla navigazione aerea e da edifici e impianti, anche dall'uso dello spazio aereo da parte di ordigni balistici. Vi rientrano i fuochi d'artificio di determinate dimensioni che raggiungono un'altezza tale da poter mettere in pericolo la sicurezza della navigazione aerea. Bisognerebbe inoltre limitare le attività che possono compromettere la visibilità (p. es. accendere fuochi che sviluppino molto fumo) o avere un effetto abbagliante (p. es. utilizzo dei cosiddetti puntatori laser).

Art. 41a

Misurazione

Cpv. 1

Oltre all'obbligo di notificare e fare approvare dall'UFAC gli ostacoli alla navigazione aerea, il proprietario di un ostacolo alla navigazione aerea deve provvedere alla sua misurazione.

41b

Espropriazione

Corrisponde al vigente articolo 41 capoverso 2, con l'aggiunta degli edifici e impianti che pregiudicano la sicurezza della navigazione aerea. Anche per l'eliminazione di questi oggetti si applica la legge sull'espropriazione.

Articolo 49 cpv. 1

Principio di causalità per tutti i servizi della sicurezza aerea

I servizi della sicurezza aerea devono essere fatturati all'utente in base al principio di causalità.

In base a tale principio s'introduce pertanto un obbligo di pagamento di una tassa per i servizi d'informazione aeronautica e d'informazione di volo (informazioni relative alla preparazione e all'esecuzione dei voli) per utenti VFR. L'esercizio IFR attualmente paga questi servizi tramite le tasse per i voli di rotta.

Alla Confederazione derivano attualmente costi pari a 7,1 milioni di franchi all'anno per l'utilizzo dei servizi della sicurezza aerea da parte del traffico VFR. Tale è l'estensione dei servizi della sicurezza aerea forniti da Skyguide a favore del traffico VFR (informazioni sulla navigazione aerea quali briefing e pubblicazioni, vigilanza, addestramento e impiego operativo degli impiegati dei servizi della sicurezza aerea). Questi costi vengono indennizzati a Skyguide

dalla Confederazione. A questi si aggiungono i costi per i dati meteorologici utilizzati dal traffico VFR e che attualmente fluiscono nel conto generale di MeteoSvizzera. Tali costi sono stimati a circa 1 milione di franchi all'anno. Poiché i voli VFR sono esonerati dalle tasse di rotta, attualmente gli utenti VFR non partecipano direttamente alla quota di servizi acquisiti da Skyguide (cfr. art. 32 segg. OSA). Ad eccezione dei costi di stampa e invio delle pubblicazioni, i servizi VFR forniti da Skyguide sono pertanto finanziati oggi in maniera trasversale anche mediante le tasse IFR.

Una congrua attribuzione proporzionale dei costi dovrà essere definita a livello di ordinanza. Sempre a livello di ordinanza occorrerà stabilire come bisogna calcolare le tasse, chi è tenuto a pagarle e chi si occupa dell'incasso (p. es. tassa annua per il brevetto di pilota o supplemento alle tasse per l'aerodromo).

I servizi di informazione aeronautica comprendono le prestazioni per le pubblicazioni quali il manuale d'informazione aeronautica (AIP), il manuale VFR, le informazioni meteo e il «*Daily Airspace Bulletin Switzerland*» (DABS). Nei servizi d'informazione di volo rientrano le prestazioni dei servizi della sicurezza aerea o AFIS Samedan («*Aerodrome Flight Information Service*») a favore degli utenti VFR.

Il requisito per la fornitura di servizi d'informazione aeronautica e d'informazione di volo è la presenza di dati e informazioni aeronautici che saranno messi a disposizione attraverso una banca dati centrale nazionale in programmazione. I costi relativi all'infrastruttura, all'esercizio e alla costituzione delle riserve per perfezionamenti della banca dati centrale nazionale saranno coperti mediante tasse riscosse da chi fornisce servizi della sicurezza aerea agli utenti dei dati e delle informazioni aeronautici.

Art. 88

Violazione del divieto di circolare

Oltre a una variazione terminologica nella versione tedesca ("Gefängnis" è sostituito con "Freiheitsstrafe", in italiano sempre "detenzione", e "Busse" con "Geldstrafe", in italiano sempre "multa"), vi è una modifica per quanto attiene alla dicitura "multa fino a 5000 franchi", ora sostituita con "multa fino a 180 aliquote giornaliere". La detenzione di due anni contemplata al capoverso 2 è insolita come pena massima e viene quindi alzata a tre anni. Resta in tal modo garantita la relazione rispetto alla negligenza di cui al capoverso 3 (multa fino a 180 aliquote giornaliere). Si rinuncia invece ad abbinare obbligatoriamente la detenzione alla multa. Tale abbinamento resta facoltativo sulla base dell'articolo 42 capoverso 4 del Codice penale (CP)²².

Art. 89

Pilotaggio di aeromobili muniti di contrassegni falsi

Oltre a una variazione terminologica nella versione tedesca ("Gefängnis" è sostituito con "Freiheitsstrafe", in italiano sempre "detenzione"), "multa fino a 20 000 franchi" è sostituito con "multa" e "multa fino a 5 000 franchi" con "multa fino a 180 aliquote giornaliere".

Nel capoverso 1 si rinuncia ad abbinare obbligatoriamente la detenzione alla multa. Tale abbinamento rimane facoltativo (art. 42 cpv. 4 CP).

Il capoverso 2 prevedeva la sola multa per i casi di entità lieve. Vi si rinuncia e l'intero capoverso è cancellato. Per casi di lieve entità è possibile comminare all'autore del reato una multa esigua o persino prescindere dal procedimento penale, dal rinvio a giudizio o da una punizione (art. 52 CP).

Art. 89a cpv. 1

Mancato rispetto delle istruzioni date da un aeromobile intercettatore

²² RS 311.0

“Detenzione” è sostituito con “detenzione fino a tre anni” e nella versione tedesca “Busse” diventa “Geldstrafe”, che in italiano rimane “multa”.

Art. 90

Pericoli cagionali dalla navigazione aerea

Nella versione tedesca, “Gefängnis” diventa “Freiheitsstrafe”, che in italiano rimane “detenzione”, e “multa fino a 10 000 franchi” è sostituito con “multa fino a 180 aliquote giornaliere”.

Art. 90^{bis}

Facoltà menomate dei membri dell’equipaggio

“Detenzione” è sostituito con “detenzione fino a tre anni” e, nella versione tedesca, “Busse” diventa “Geldstrafe”, che in italiano rimane “multa”.

Art. 91 cpv. 2 lett. c e d

Aggiramento dei controlli di sicurezza

Cpv. 2 lett. c

La lettera c descrive due fattispecie di reato: da un lato, la situazione di chi s’introduce senza autorizzazione nell’area sterile di un aerodromo e, dall’altro, il fatto di evitare o vanificare i controlli di sicurezza nell’accedere all’area sterile. Per evitare che ogni minima inadempienza rispetto alle disposizioni di sicurezza faccia scattare un procedimento penale, ci si limita alle fattispecie di reato commesse intenzionalmente. D’altro canto si tratta anche di evitare che qualcuno tenti di mettere alla prova il sistema di controllo. Per questo motivo, anche il tentativo è punibile. Poiché si tratta di una contravvenzione, la punibilità del tentativo conformemente all’articolo 105 capoverso 2 CP deve essere menzionata espressamente nella legge.

Cpv. 2 lett. d

La lettera d sancisce che è punibile chiunque introduca intenzionalmente e senza autorizzazione nell’area sterile di un aerodromo armi o oggetti pericolosi ai sensi dell’articolo 4 della legge sulle armi (LArm)²³. Come già alla lettera c, anche qui occorre menzionare espressamente che anche il tentativo è punibile. Limitando l’applicazione dell’articolo alle armi e agli oggetti pericolosi si garantisce che non sia punito qualsiasi tentativo, intenzionale o meno, di portare liquidi a bordo.

Art. 93

Ritiro della concessione

Nell’elencazione, l’articolo 37 è sostituito dall’articolo 36a, che ora disciplina la concessione d’esercizio degli aeroporti.

Art. 95

Disposizioni generali

Questa disposizione figura sotto il titolo “Reati”: l’inserimento in questo punto è errato. Può essere abrogata senza alcuna sostituzione, poiché figura anche all’articolo 98 capoverso 2. Inoltre, le disposizioni generali del codice penale si applicano a tutto il diritto penale accessorio (art. 333 cpv. 1 CP); non è pertanto necessario farne esplicitamente menzione nelle leggi relative al diritto penale accessorio. Eventuali disposizioni speciali divergenti del diritto penale amministrativo sono tuttavia prioritarie (art. 2 della legge sul diritto penale amministrativo, DPA²⁴).

Art. 96

Applicabilità per territorio delle disposizioni penali

²³ RS 514.54

²⁴ RS 313.0

In questa disposizione si cita ancora l'articolo 97^{bis} sebbene sia stato abrogato già nel 1995. Nell'elencazione manca invece l'articolo 89a capoverso 3. Viene integrato di conseguenza. Si procede inoltre a un adeguamento delle disposizioni alla parte generale del Codice penale, cosicché la nota a piè di pagina diventa superflua (articoli 4–7 anziché articoli 4–6 del Codice penale).

Art. 97 cpv. 4

Reati a bordo di aeromobili svizzeri

L'articolo 6 cifra 2 del vecchio CP corrisponde al vigente articolo 7 capoversi 4 e 5 CP. La nota a piè di pagina nell'articolo 97 capoverso 4 (con rimando all'art. 6 cpv. 3 CP) non è appropriata. L'articolo 6 cifra 2 del vecchio CP si applicava solo agli svizzeri che commettevano un reato all'estero. L'articolo 7 capoversi 4 e 5 CP si applica indipendentemente dalla cittadinanza. Analogamente la nuova disposizione può rimandare all'articolo 7 capoversi 4 e 5 CP.

Art. 100

Obblighi di denuncia

Con l'integrazione degli obblighi di denuncia di pubblici ministeri e tribunali si colma una falla esistente relativa alla verifica della sicurezza degli impiegati che operano nella zona sterile di un aeroporto. Rientrano nell'obbligo di denuncia solo i reati rilevanti per la sicurezza dell'aviazione. Oltre alle attività terroristiche si tratta notoriamente di gravi reati di violenza, ricatto, sequestro di persona e presa d'ostaggio, furto, rapimento, incendio intenzionale, uso delittuoso di materie esplosive, pericoli dovuti alla radioattività, gravi violazioni della legge sugli stupefacenti e violazioni della legge sugli esplosivi e della legge sulle armi. La comunicazione all'UFAC avviene con la riserva che ciò non pregiudichi un'inchiesta in corso. Si garantisce così che eventuali misure d'inchiesta segrete (p. es. sorveglianza telefonica) non vengano messe a rischio. L'UFAC trasmette le informazioni ricevute agli esercenti degli aeroporti interessati (cfr. più avanti art. 107 cpv. 6 LNA), i quali decidono quindi in merito a eventuali misure.

Art. 106

Applicazione delle disposizioni dell'aviazione civile all'aviazione militare

Cpv. 1

Invariato

Cpv. 2

L'attuale articolo 106 capoverso 2 LNA si riferisce unicamente all'applicazione della legge agli aeromobili militari, senza tuttavia citare i restanti settori dell'aviazione militare nell'ambito misto civile-militare. Già oggi l'articolo 106 capoverso 2 LNA, come da interpretazione comune dell'UFAC e delle forze aeree, non si riferisce esclusivamente agli aeromobili militari, bensì in generale alle esigenze dell'aviazione militare. Riformulando in «all'aviazione militare» s'intende tener conto di ciò.

Art. 107a cpv. 4 e 6

AVRE, attuazione di raccomandazioni in materia di sicurezza UIIA

Cpv. 4 e cpv. 4^{bis}

L'articolo 107a LNA è stato integrato, in occasione dell'ultima modifica del 1° ottobre 2010 (in vigore dal 1° aprile 2011), di un nuovo capoverso 4 in base al quale 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. La possibilità di creare una raccolta di dati da registrazioni di conversazioni e rumori di fondo con un sistema adeguato (*Ambient Voice Recording Equipment [AVRE]*) si rifà a una raccomandazione di sicurezza dell'allora Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici (UIIA; oggi Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza [SISI]) in relazione all'incidente dell'apparecchio Alitalia sullo Stadlerberg nel novembre 1990. Nonostante i diversi tentativi fatti nel

corso degli anni, fino alla revisione della LNA 1 mancava una base legale per l'attuazione della raccomandazione.

Nel quadro di questa revisione parziale è risultato che la formulazione con l'impiego del verbo «potere» introdotta allora sollevava dei problemi. Con questa formulazione non è garantita l'installazione dell'AVRE e con essa l'attuazione della raccomandazione di sicurezza summenzionata. È quanto è emerso da ultimo nella pratica quando, contrariamente a precedenti annunci e accordi, i servizi della sicurezza aerea Skyguide hanno di nuovo accantonato per un certo periodo di tempo l'installazione di un AVRE per diversi motivi interni. Per questo, al posto della formulazione con l'impiego del verbo «potere» è necessario sancire un *obbligo* di principio di installare e gestire un sistema di registrazione. Tuttavia, tale obbligo non deve essere illimitato ed è per questo che deve essere concessa al Consiglio federale la possibilità di prevedere deroghe per i servizi della sicurezza aerea nel settore puramente militare.

Il capoverso 4^{bis} equivale esattamente all'ultima frase del vigente articolo 107a capoverso 4 LNA.

Verifica della sicurezza

Cpv. 6

Insieme all'articolo 100 LNA opportunamente integrato, questo nuovo capoverso costituisce la base per una migliore verifica della sicurezza degli impiegati che operano nell'area sterile di un aeroporto. L'UFAC trasmette le informazioni ottenute sulla scorta dell'articolo 100 LNA agli esercenti degli aeroporti interessati, che adottano quindi le necessarie misure.

Art. 107c

Informazione al pubblico

Cpv. 1

Il presente capoverso sancisce il principio in base al quale l'UFAC informa il pubblico in merito alla sua attività di vigilanza. A titolo di esempio per questo genere di comunicazione si citi il rapporto sulla sicurezza pubblicato annualmente dall'UFAC.

Cpv. 2

In applicazione dell'articolo 4 della legge sulla trasparenza (LTras)²⁵, con questa disposizione si delimita il campo di applicazione della presente legge. Si tratta in particolare di delimitare l'accessibilità ai rapporti di audit e d'ispezione dell'UFAC. Tali rapporti devono essere allestiti in maniera dettagliata affinché l'impresa aeronautica interessata possa farsi una chiara idea della sua qualifica e affrontare in maniera mirata eventuali reclami. Per questo motivo, i rapporti di audit e d'ispezione contengono spesso dettagli tecnici che un pubblico più ampio difficilmente potrà comprendere. Un reclamo tecnico di entità minore presso un'impresa di aerotrasporto, per esempio, non significa che volare con un aereo della compagnia in questione non sia sicuro. L'accesso a questi documenti deve pertanto essere limitato. Una disposizione analoga è stata accolta di recente nella legge sulle derrate alimentari (LDerr)²⁶ con l'articolo 24 capoverso 4. Conformemente a questa disposizione che entrerà in vigore il 1° gennaio 2016, i rapporti ufficiali di ispezioni nell'ambito delle derrate alimentari non sono resi accessibili al pubblico.

Disposizioni transitorie della modifica del

Cpv. 1

²⁵ RS 152.3

²⁶ RS 817.0

Con l'entrata in vigore della modifica, le aree d'atterraggio per operazioni di soccorso esistenti, designate dal Consiglio federale conformemente all'articolo 36, sono considerate aerodromi. Il Consiglio federale stabilisce entro quale termine le prescrizioni devono essere rispettate. È previsto un termine massimo di 15 anni; per il rispetto dei requisiti rilevanti ai fini della sicurezza e delle prescrizioni ambientali possono essere previste scadenze diverse. Una modifica sostanziale a un impianto esistente, per esempio l'implementazione di una procedura di avvicinamento IFR, scatena anch'essa un obbligo di risanamento. Le aree d'atterraggio per operazioni di soccorso che già dispongono di una procedura di avvicinamento IFR, come ad esempio l'Inselspital di Berna, dovranno essere risanate in via prioritaria. Per il risanamento dei restanti impianti (per i quali non è prevista una procedura IFR), l'UFAC stabilirà un elenco di priorità in base a criteri ancora da definire (numero di movimenti aerei, aspetti relativi alla sicurezza ecc.).

Cpv.2

Il Consiglio federale attribuisce le concessioni esistenti alle singole categorie ai sensi dell'articolo 36a. Rimangono invariati i diritti e gli obblighi relativi alle concessioni vigenti. Per la durata della concessione vigente si applica pertanto una garanzia dei diritti acquisiti: ciò significa che per la durata della concessione in essere, nessuno degli aerodromi cui è stata rilasciata una concessione può perderla. Allo scadere e al rinnovo della concessione da parte dell'UFAC viene rilasciata una concessione conformemente all'attribuzione del Consiglio federale nella misura in cui siano soddisfatti i relativi requisiti.

Modifiche del diritto vigente

Modifica della legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali, LUMin²⁷ Art. 37a cpv. 1 LUMin

I mezzi disponibili grazie al finanziamento speciale per i compiti connessi al traffico aereo (FSTA) vengono attualmente impiegati in base a una chiave di ripartizione fissa al 50 per cento per misure di sicurezza tecnica (*safety*) e al 25 per cento rispettivamente per il finanziamento di misure di sicurezza (*security*) e provvedimenti inerenti all'ambiente. Temporaneamente è possibile derogare a tale chiave di ripartizione. L'ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata per provvedimenti nel traffico aereo (OMinTA)²⁸ stabilisce in quali casi è contemplata una deroga, segnatamente per sostenere evoluzioni importanti all'interno dei tre settori di compiti nonché in caso di eventi eccezionali che rendono necessari provvedimenti immediati nel settore dell'aeronautica.

Sinora, negli anni dal 2012 al 2014, solo nel settore della *safety* sono state utilizzate in pratica tutte le risorse disponibili, non da ultimo in ragione dei contributi per l'indennizzo dei servizi della sicurezza aerea ai sensi dell'articolo 37e lettera a LUMin, mentre nei settori ambiente e *security* i mezzi non sono stati sfruttati pienamente.

Per garantire una ripartizione dei fondi maggiormente conforme alle esigenze, ai sensi dell'articolo 37a capoverso 1, la chiave di ripartizione deve essere più flessibile ovvero organizzata in diverse fasce, per esempio tra il 12,5 e il 25 per cento per i settori *security* e ambiente e tra il 50 e il 75 per cento per il settore *safety*. Le fasce previste tengono così conto dell'importanza nettamente maggiore, in termini strutturali, del settore *safety* rispetto alla protezione ambientale e alla *security*, con un impiego dei mezzi là dove si ottiene il beneficio maggiore. Si tiene così conto dell'esigenza di un impiego diversificato delle risorse nei tre settori di compiti. La chiave di ripartizione dell'UFAC deve essere stabilita di volta in volta in

²⁷ RS 725.116.2

²⁸ RS 725.116.22

anticipo per ogni anno di contributi nel quadro della pianificazione delle risorse e sulla base dell'esigenza stimata nei singoli settori di compiti.

Art. 41c (Disposizione transitoria)

Conformemente all'attuale articolo 37a capoverso 2 LUMin, il Consiglio federale definisce il periodo durante il quale la media dei contributi destinati ai diversi settori di compiti deve corrispondere alla chiave di ripartizione. Nell'OMinTA ha fissato tale periodo a 8 anni. Per maggiore chiarezza rispetto alla chiave di ripartizione impiegata per questo controllo, nelle disposizioni transitorie della LUMin occorre stabilire che la nuova chiave di ripartizione si applica con effetto retroattivo al primo periodo di otto anni. In questo modo si riesce inoltre a evitare che, per rispettare la chiave di ripartizione, nei prossimi anni sia destinata una quota sproporzionata di fondi ai settori della *security* e della protezione ambientale.

Modifica della legge sulle ferrovie, Lferr

Art. 15a Lferr

Eccetto il fatto che il partner di fusione al capoverso 4 qui è la commissione d'inchiesta ai sensi della LNA, questa disposizione corrisponde esattamente all'articolo 25 LNA.

Art. 15b Lferr

Questa disposizione corrisponde esattamente all'articolo 26 LNA.

Modifica della legge sulle telecomunicazioni LTC

Art. 32b LTC

L'offerta, immissione in commercio, messa in servizio, installazione ed esercizio di disturbatori di frequenza sono punibili ai sensi dell'articolo 52 capoverso 1 lettere d ed e LTC. Se invece un disturbatore di frequenza viene importato, l'UFCOM può intervenire solo quando lo *jammer* è nelle mani dell'acquirente. L'importazione e il possesso di tali impianti non sono coperti dall'attuale LTC. Con questo articolo s'introduce ora una disposizione che vieta la produzione, l'importazione, il possesso così come l'offerta, l'immissione in commercio, la messa in servizio, l'installazione e l'esercizio di tali impianti.

Art. 51 LTC

Questa disposizione è abrogata e integrata nell'articolo 52 LTC.

Art. 52 LTC

Con un'integrazione di questa disposizione si rende sanzionabile la produzione, l'importazione, l'offerta, l'immissione in commercio, il possesso, la messa in servizio, l'installazione e l'esercizio di impianti di telecomunicazione o altri dispositivi destinati a disturbare o impedire il traffico delle telecomunicazioni o la radiodiffusione. Le multe raggiungono importi massimi pari a 100 000 franchi, 50 000 franchi in caso di negligenza. Le procedure vengono espletate dall'UFCOM.

3 Ripercussioni

3.1 Ripercussioni finanziarie

3.1.1. Costi

Relativamente alla classificazione in termini di inquinamento fonico delle nuove aree d'atterraggio per operazioni di soccorso ora considerate infrastrutture, dai chiarimenti è emerso che con un adeguamento dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (senza applicazione di Lmax), i costi sostenuti per le misure di protezione contro il rumore (finestre insonorizzate)

possono essere definite proporzionate e presumibilmente ammontano a poche decine di milioni. A doversene far carico è l'esercente dell'area d'atterraggio per operazioni di soccorso, ovvero di norma il rispettivo ospedale. Affinché i costi siano economicamente sostenibili, si concede un lungo periodo di transizione (cfr. considerazioni relative alle disposizioni transitorie).

In relazione alla misurazione degli ostacoli alla navigazione aerea occorre stabilire che le nuove costruzioni vengono in ogni caso misurate e che contestualmente se ne può rilevare anche l'altezza. Questi progetti non comportano pertanto costi aggiuntivi. Nell'ambito dell'avamprogetto dell'ordinanza concernente i dati aeronautici si sta verificando se occorra introdurre un obbligo di misurazione successiva per le costruzioni esistenti in un determinato raggio attorno agli aeroporti con avvicinamento strumentale. Una tale misurazione successiva comporterebbe, per i proprietari degli ostacoli, costi pari a circa 500 franchi per ogni oggetto.

I costi per l'utilizzo dei servizi della sicurezza aerea da parte dei piloti che volano in base a VFR (briefing, pubblicazioni, servizi della sicurezza aerea, dati meteorologici) ammontano all'incirca a 7,1 milioni di franchi all'anno. Ora dovranno essere presi a carico dagli utenti di questi servizi. Per la Confederazione la nuova regolamentazione è neutrale in termini di costi.

Per le autorità cantonali di perseguimento penale risulteranno spese aggiuntive in ragione dell'estensione dell'obbligo di denuncia di cui all'articolo 100 LNA.

3.2 Ripercussioni per il personale

Le procedure di autorizzazione da eseguire in relazione alle aree d'atterraggio per operazioni di soccorso comporteranno un maggiore onere per l'UFAC. Tenuto conto del periodo di transizione concesso, che consentirà una distribuzione della procedura su diversi anni, dovrebbe essere possibile gestire la situazione senza aumentare il personale.

L'onere maggiore derivante all'UFAC per gli aerodromi militari utilizzati anche a scopi civili in relazione alle analisi dei gap (al riguardo le Forze aeree possono sentire l'UFAC), può presumibilmente essere gestito nel quadro dell'attuale personale.

Il rilevamento delle costruzioni e attività che mettono a rischio la sicurezza della navigazione aerea comporterà un onere supplementare per l'UFAC tenuto conto delle costruzioni, degli impianti e delle attività per i quali occorrerà effettuare un'ulteriore verifica e chiedere l'autorizzazione. D'altro canto, il nuovo concetto di ostacoli sgraverà l'UFAC di parte delle domande da valutare. Le capacità che ne risulteranno potranno compensare l'onere supplementare summenzionato ed essere impiegate per l'effettiva attività di vigilanza nel settore degli ostacoli alla navigazione aerea, che attualmente non è possibile garantire per come sono imposte le risorse.

L'onere supplementare derivante all'UFAC dalla trasmissione delle denunce alle autorità di perseguimento penale conformemente all'articolo 100 LNA può essere gestito con il personale attualmente in forze.

3.3 Ripercussioni per l'industria aeronautica

L'introduzione di una vigilanza corrente sulla capacità economica può comportare un determinato onere supplementare per gli esercenti degli aeroporti interessati. Posto tuttavia che i

requisiti della vigilanza corrente sono proporzionali e che la maggior parte degli esercenti di aeroporto allestiscono già oggi una chiusura intermedia (di metà anno) oltre al rendiconto annuale, l'onere supplementare risulterà contenuto.

Il chiarimento delle competenze negli aerodromi militari con utilizzazione civile richiede la certezza giuridica e procedurale per gli interessati. In questo senso gli effetti sono positivi.

Gli utenti di servizi per il traffico VFR sono ora tenuti a sostenere i relativi costi. D'altro canto decade il sovvenzionamento indiretto di tali costi da parte del traffico IFR, con una conseguente riduzione degli emolumenti IFR.

Le compagnie aeree sono ora tenute a mettere a disposizione delle autorità di perseguimento penale, su loro richiesta, gli elenchi dei passeggeri. Come già detto, l'obbligo sussiste già nei confronti delle autorità doganali e delle autorità competenti in materia di stranieri. I dati sono di conseguenza disponibili e possono essere raccolti con una spesa sostenibile. Si dovrà dunque mettere in conto un carico ulteriore minimo per le imprese di trasporto aereo.

4 Rapporto con il programma di legislatura

Il dossier è previsto nel programma di legislatura 2011-2015.