



2 giugno 2017

# Ordinanza sul rilevamento di dati concernenti le tonnellate-chilometro percorse nelle rotte aeree e sul relativo rendiconto

## Rapporto esplicativo

---

Riferimento/Numero d'incarto: Q211-0087

### 1 Situazione iniziale

Pur aumentando a livello mondiale, le emissioni di CO<sub>2</sub> provocate dal traffico aereo internazionale non figurano tra gli obiettivi internazionali di riduzione posti dal Protocollo di Kyoto o dall'Accordo di Parigi sul clima. Tuttavia, anche la navigazione aerea internazionale è tenuta a prestare il suo contributo per raggiungere l'obiettivo globale di 2 o 1,5 °C. L'articolo 2 del Protocollo di Kyoto prevede di disciplinare le emissioni generate dal traffico aereo nel quadro dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO). In mancanza di misure globali in questo senso, adottate solo nel 2016, nel 2008 l'Unione europea (UE) decise di includere dal 2012 nel suo sistema di scambio di quote (SSQE) le emissioni di tutti i voli in partenza da o in arrivo su aerodromi dello Spazio economico europeo (SEE; Paesi membri dell'UE con Islanda, Norvegia e Principato del Liechtenstein). Dal 2012, pertanto, gli operatori di aeromobili sono tenuti a consegnare diritti di emissione per tutti i loro voli che decollano dallo o atterrano nello SEE. Una parte dei diritti di emissione è assegnata loro gratuitamente in base alle tonnellate-chilometro (tkm) rilevate nell'anno di riferimento 2010. Dal 2012 alla fine del 2016 l'obbligo di partecipare al SSQE è stato limitato ai voli interni allo SEE nel quadro della regolamentazione «*Stop the clock*». L'UE intendeva in tal modo attendere l'adozione da parte dell'ICAO di uno strumento globale. Nell'ottobre 2016 l'Assemblea generale dell'ICAO ha confermato l'obiettivo di puntare, dal 2020, a una crescita neutra dal punto di vista del CO<sub>2</sub> e, a tale scopo, di adottare tra l'altro una misura globale basata sul mercato per compensare le emissioni di CO<sub>2</sub>, il cosiddetto piano CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*). Il 3 febbraio 2017 la Commissione europea ha reagito a questa decisione proponendo di continuare a limitare il SSQE europeo ai voli interni allo SEE, una possibilità che deve ancora essere discussa e approvata dal Parlamento europeo e dal Consiglio dei ministri. Nell'ambito della revisione del SSQE europeo, inoltre, il 15 febbraio 2017 il Parlamento europeo ha deciso in prima lettura che dal 2020 in poi il numero di diritti di emissione per gli operatori diminuirà una volta del 10 per cento e in seguito, annualmente, del 2,2 per cento, mentre il numero di diritti di emissione venduti all'asta aumenterà nettamente. Dopo l'adozione in prima lettura da parte del Parlamento europeo, il Consiglio dei ministri dovrà ancora vagliare e approvare la proposta; in caso contrario seguirà la seconda lettura. Al momento, pertanto, non si sa ancora in che modo l'UE intenda includere la navigazione aerea nel suo SSQE dopo il 2020 e come si presenterà l'eventuale interazione con il piano CORSIA.

Quale base per l'attribuzione gratuita dei diritti di emissione nel periodo 2012-2020, nel 2010 l'UE ha rilevato le tkm percorse dagli operatori su voli interni allo SEE e tra lo SEE e Paesi terzi. Tale rilevamento includeva quindi anche i voli dalla Svizzera verso Paesi dello SEE e viceversa.

Attualmente il SSQE svizzero comprende circa 54 impianti industriali fissi. Nel gennaio 2016, al termine delle trattative con la Commissione europea avviate dalla Svizzera all'inizio del 2011 per collegare i rispettivi sistemi, è stato parafato un accordo. Per le imprese industriali del nostro Paese è importante che questo collegamento avvenga rapidamente, poiché solo allora potranno acquistare e vendere diritti di emissione sul mercato europeo – un mercato grande e liquido - e farli computare in Svizzera.

Per entrare in vigore, l'accordo deve essere firmato e ratificato da entrambe le parti. Dopo che nella sessione invernale 2016 il Parlamento ha deciso una soluzione compatibile con la libera circolazione delle persone per l'attuazione dell'iniziativa popolare «Contro l'immigrazione di massa», il blocco dell'incarto è stato levato e l'accordo parafato per il collegamento del SSQE può ora essere firmato dal Consiglio federale, che lo ratificherà dopo l'approvazione da parte del Parlamento. L'intenzione del Consiglio federale è riuscire a collegare la Svizzera al sistema europeo prima del 2020. Per consentire un'attuazione rapida, l'accordo e le necessarie modifiche di legge sono già stati posti in consultazione<sup>1</sup> nell'autunno 2016 assieme al dossier sulla politica climatica dopo il 2020.

Con l'entrata in vigore dell'accordo per il collegamento degli SSQE, nel SSQE svizzero, per analogia con il sistema europeo, saranno inclusi anche gli operatori di aeromobili. Il rilevamento dei dati concernenti le tkm prima del collegamento tra i due sistemi permetterà di porre le basi tecniche necessarie per consentire agli operatori di far valere il loro diritto a un'assegnazione di diritti di emissione gratuiti.

Inizialmente si prevedeva di instaurare questo rilevamento nel 2013. Nel maggio 2012 il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha avviato pertanto un'indagine conoscitiva<sup>2</sup> su un'ordinanza concernente l'acquisizione di dati relativi alle tkm effettuate dagli aeromobili. Una volta raccolti tutti i pareri, e considerata l'evoluzione delle trattative con l'UE, decise tuttavia di accantonare il progetto.

L'accordo, nel frattempo parafato, prevede che nel corso del 2018 saranno rilevati i dati necessari concernenti le tkm. Contrariamente alla procedura prevista dal SSQE europeo, in Svizzera il rilevamento di questi dati sarà, conformemente alla presente ordinanza, obbligatorio.

La presente ordinanza prende le mosse dal testo del maggio 2012. La modifica maggiore rispetto a quella prima versione concerne il campo di applicazione: i dati saranno rilevati solo sui voli interni, sui voli in partenza dalla Svizzera o dall'aerodromo binazionale di Basilea-Mulhouse a destinazione dello SEE (effettuati secondo il diritto svizzero in materia di trasporti) e sui voli tra l'aerodromo di Basilea-Mulhouse e la Svizzera (effettuati secondo il diritto svizzero in materia di trasporti). Il progetto precedente prevedeva un rilevamento globale, quindi anche dei dati concernenti i voli dalla Svizzera o dall'aerodromo di Basilea-Mulhouse verso Paesi terzi. La presente ordinanza tiene conto dei risultati dell'indagine conoscitiva del 2012 e della consultazione sulla politica climatica dopo il 2020<sup>3</sup>, dossier nel quale sono stati discussi anche l'accordo sul collegamento tra il SSQE svizzero e quello europeo e, quindi, l'integrazione della navigazione aerea nel SSQE svizzero.

## **2 Scopo e contenuto dell'ordinanza**

### **2.1 Scopo dell'ordinanza**

Per preparare l'integrazione della navigazione aerea nel SSQE svizzero occorrono dati relativi alle tkm che consentono di calcolare l'assegnazione gratuita di diritti di emissione agli operatori di aeromobili e il tetto massimo (cap) svizzero per il traffico aereo, ossia la quantità disponibile di diritti di emissione. L'accordo parafato sul collegamento tra il sistema svizzero e il sistema europeo stabilisce un rileva-

<sup>1</sup> I documenti concernenti la consultazione, aggiornati al 19 maggio 2017, sono pubblicati su: <https://www.bafu.admin.ch/bafu/it/home/temi/clima/diritto/consultazione/consultazione-del-31-08-2016-30-11-2016-sulla-futura-politica-cl.html>

<sup>2</sup> Alla fine del 2012 è stata abolita la differenza tra consultazione e indagine conoscitiva. Ricorreremo di volta in volta al termine in uso al momento in cui la relativa procedura è stata applicata.

<sup>3</sup> <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/medienmitteilungen.msg-id-63588.html>

mento delle tkm e dei relativi dati nel corso del 2018. La presente ordinanza disciplina i dettagli del rilevamento dei dati, ma non i rendiconti sulle emissioni di CO<sub>2</sub> del traffico aereo per una futura attuazione del SSQE.

Se l'accordo tra la Svizzera e l'UE sul collegamento tra i due sistemi non dovesse entrare in vigore, i dati rilevati non saranno impiegati per altri scopi.

## 2.2 Rapporto con il SSQE europeo

L'UE include la navigazione aerea nel suo SSQE dal 2012. A seguito delle misure CORSIA adottate dall'Assemblea generale dell'ICAO nell'autunno 2016, il 3 febbraio 2017 la Commissione europea ha proposto di prolungare l'applicazione della regolamentazione «*stop the clock*» e continuare a prendere in considerazione nel SSQE europeo solo i voli interni allo SEE. Inoltre, i calcoli relativi all'assegnazione gratuita devono fondarsi, come finora, sui dati concernenti le tkm rilevati nel corso del 2010. Le proposte devono ancora essere vagliate dal Parlamento europeo e dal Consiglio dei ministri. Poiché l'accordo parafato dalla Svizzera e dall'UE per collegare i rispettivi sistemi prevede in linea di massima che tutti i voli da e per la Svizzera siano inclusi nel SSQE svizzero, la copertura geografica prevista dal SSQE svizzero deve rispecchiare quella del SSQE europeo. Per tale ragione, la presente ordinanza prevede di rilevare solo i dati concernenti i voli interni e i voli dalla Svizzera verso lo SEE. Tra questi figurano anche i voli dall'aeroporto di Basilea-Mulhouse verso lo SEE e verso la Svizzera, se soggetti al diritto svizzero in materia di trasporti.

Per evitare doppioni di ordine geografico nel sistema svizzero e nel sistema europeo, nella futura attuazione degli SSQE congiunti, i voli tra la Svizzera e lo SEE dovranno essere attribuiti a uno dei due sistemi in base all'aeroporto di partenza: i voli dalla Svizzera (ad es. un volo Zurigo-Berlino) saranno inclusi nel sistema svizzero, i voli dallo SEE (ad es. un volo Berlino-Zurigo) nel sistema europeo.

I voli tra l'aeroporto binazionale di Basilea-Mulhouse e lo SEE costituiscono un'eccezione poiché, visto che l'aeroporto si trova su territorio francese, sono già inclusi nel sistema europeo. La maggior parte dei voli di questo aeroporto, tuttavia, è retta dal diritto svizzero. Si sta attualmente discutendo con la Francia un'intesa sull'assegnazione di questi voli che rispetti lo statuto binazionale dell'aeroporto. In tal senso occorre pertanto rilevare anche le tkm e i relativi dati concernenti i voli dall'aeroporto di Basilea-Mulhouse verso lo SEE e verso la Svizzera, se retti dal diritto svizzero in materia di trasporti.

Sono tenuti a rilevare e a fornire i dati concernenti le tkm tutti gli operatori di aeromobili in Svizzera e all'estero i cui voli entrano nel campo d'applicazione della presente ordinanza, indipendentemente dal fatto che abbiano anche obblighi nei confronti del SSQE europeo. Una volta collegati i due sistemi, gli operatori che sottostanno a entrambi beneficeranno tuttavia di facilitazioni amministrative. In particolare, ogni operatore avrà una sola autorità di riferimento (svizzera o europea), che amministrerà i suoi obblighi in entrambi i sistemi<sup>4</sup>.

## 2.3 Contenuto dell'ordinanza

I cardini della presente ordinanza sono:

- **Campo d'applicazione:** in linea di principio, sottostanno all'ordinanza tutti i voli interni e i voli dalla Svizzera e dall'aeroporto di Basilea-Mulhouse verso lo SEE, se retti dal diritto svizzero in materia di trasporti, come pure tutti i voli dall'aeroporto di Basilea-Mulhouse verso la Svizzera. Fanno eccezione categorie specifiche di voli, quali i voli di addestramento, i voli di soccorso o i voli militari.
- **Rilevamento dei dati:** nel corso del 2018 dovranno essere rilevati dati relativi alle tkm di ogni coppia di aeroporti (aeroporto di partenza e di arrivo). Per stabilire le tkm si calcola il prodotto dei chilometri percorsi e delle tonnellate di carico utile trasportate. Il carico utile corrisponde alla massa totale trasportata, comprendente merci, posta, passeggeri e bagagli.

<sup>4</sup> In merito rimandiamo anche a *Politica climatica della Svizzera. Rapporto esplicativo per la procedura di consultazione*, 31.8.2016, consultabile al sito [https://www.admin.ch/ch/i/gg/pc/documents/2801/Politica-climatica-della-Svizzera-dopo-il-2020\\_Rapporto-espl\\_it.pdf](https://www.admin.ch/ch/i/gg/pc/documents/2801/Politica-climatica-della-Svizzera-dopo-il-2020_Rapporto-espl_it.pdf).

- Monitoraggio e rendiconto: ogni operatore i cui velivoli effettuano voli che rientrano nel campo d'applicazione dell'ordinanza è dapprima tenuto a stilare un piano di monitoraggio e a presentarlo all'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) per una verifica. Nel piano deve figurare la modalità di rilevamento delle tkm e dei relativi dati. L'UFAM può esigere, entro un termine adeguato, la correzione di un piano di monitoraggio che considera incompleto. In seguito, nel corso dell'anno civile 2018 l'operatore dovrà rilevare i dati conformemente a quanto stabilito nel piano di monitoraggio. In una terza fase, infine, dovrà sottoporre entro il 31 marzo 2019 all'esame di un organismo di controllo accreditato i dati che avrà riassunto in un rapporto di monitoraggio, che presenterà in seguito all'UFAM per una verifica. Se nutre dubbi quanto all'esattezza dei dati riassunti nel rapporto, l'UFAM può correggerli tenendo conto di tutti gli aspetti del caso concreto (p. es. valori empirici o rilevamenti comparabili) e coinvolgendo l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC). A tale scopo, l'UFAM considera l'uguaglianza giuridica, la proporzionalità e gli interessi pubblici e per la sua decisione si attiene al senso e allo scopo dell'ordinanza.
- Sanzioni in caso di contravvenzioni: l'operatore che inoltra, intenzionalmente o per negligenza, dati falsi è punito con una multa fino a 20 000 franchi. In caso di infrazioni gravi, la multa può raggiungere 40 000 franchi.

I dettagli sulle relative disposizioni si trovano nel commento ai singoli articoli, al numero 3.

### **3 Commento ai singoli articoli dell'ordinanza**

#### Articolo 1

Il rilevamento dei dati nel corso del 2018 servirà a preparare l'applicazione dell'accordo bilaterale tra la Svizzera e l'UE sul collegamento dei rispettivi SSQE e la concomitante regolamentazione del traffico aereo.

Il termine «aeromobile» è spiegato in dettaglio nell'allegato all'ordinanza sulla navigazione aerea (ONA)<sup>5</sup>. Il termine comprende, in particolare, aeroplani e elicotteri.

#### Articolo 2

L'operatore è responsabile del rilevamento dei dati (cpv. 1). Nei casi in cui non è possibile stabilire l'operatore, i dati devono essere forniti dal proprietario dell'aeromobile (cpv. 2).

#### Articolo 3

Secondo il capoverso 1, i dati relativi alle tkm devono essere raccolti per tutti i voli dalla Svizzera verso lo SEE (lett. b) e per tutti i voli interni che decollano e atterrano su un aerodromo svizzero (lett. a).

Entrano nel campo d'applicazione dell'ordinanza anche i voli dall'aerodromo di Basilea-Mulhouse verso lo SEE (lett. c) e i voli dall'aerodromo di Basilea-Mulhouse verso la Svizzera (lett. d) che, per quanto concerne i diritti di traffico, sono assegnati alla Svizzera conformemente alla Convenzione Franco-Svizzera del 4 luglio 1949<sup>6</sup> relativa alla costruzione e all'esercizio dell'aeroporto di Basilea-Mulhouse a Blotzheim.

I voli di cui al capoverso 2 non sottostanno all'obbligo di rilevamento per ragioni amministrative e anche in considerazione della quota molto limitata delle loro emissioni di CO<sub>2</sub> rispetto alla navigazione aerea nel suo insieme. Le deroghe sancite in questo capoverso rispecchiano quelle previste dal SSQE europeo<sup>7</sup>.

Le soglie indicate alle lettere j-k entrano in linea di conto solo se nel 2016 l'operatore non sottostava al sistema europeo di scambio di quote (cpv. 3). In caso contrario, i dati riguardanti i voli che rientrano nel campo d'applicazione in base al capoverso 1 devono essere rilevati, a meno che rientrino nelle deroghe previste dal capoverso 2 lettere a-i. Per valutare se rientra nelle soglie di cui alle lettere j-k,

<sup>5</sup> Ordinanza del 14 novembre 1973 sulla navigazione aerea (RS 748.01).

<sup>6</sup> RS 0.748.131.934.92

<sup>7</sup> Allegato I della direttiva 2008/101/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di includere le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra, GU L 8 del 13.1.2009, p. 3.

l'operatore deve riferirsi ai voli effettuati nel 2016 (cpv. 5). I dati del 2016 saranno, al momento di presentare il piano di monitoraggio conformemente all'articolo 5, i più recenti a sua disposizione. Per valutare i valori soglia delle emissioni complessive di CO<sub>2</sub> o il numero di voli cui si riferiscono le lettere j-k devono essere presi in considerazione solo i voli che rientrano nel campo di applicazione dell'ordinanza. L'operatore stabilisce le emissioni complessive di CO<sub>2</sub> sulla base del consumo di carburante, secondo una valutazione prudenziale. L'UFAM può ricorrere all'aiuto dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) per determinare i voli soggetti all'obbligo di fornire i dati (art. 12 cpv. 2). Le autorità si fondano sui dati in loro possesso o su quelli di Eurocontrol. La verifica è eseguita per campionatura e mediante dati selezionati in modo aleatorio. Se i voli di un operatore superano le soglie di cui al capoverso 2 lettere j-k, conformemente al capoverso 1 devono essere rilevati i dati di tutti i voli di tale operatore, a meno che rientrino nelle deroghe previste dal capoverso 2 lettere a-i.

Per quanto concerne il capoverso 2 lettera j, lo statuto commerciale<sup>8</sup> si riferisce all'operatore e non ai voli. Ciò significa che, nel decidere se un operatore si trova sopra o sotto la soglia, occorre tenere conto di tutti i suoi voli, anche di quelli effettuati gratuitamente.

Se per tre periodi consecutivi della durata di quattro mesi ciascuno un operatore commerciale esegue meno di 243 voli, è esonerato. I tre quadrimestri sono gennaio-aprile, maggio-agosto e settembre-dicembre. Per stabilire a quale quadrimestre deve essere attribuito un volo in vista di decidere se un operatore si trova sopra o sotto la soglia, fa stato l'ora locale al momento del decollo (cpv. 4).

#### Articoli 4-6

Analogamente a quanto avviene per il sistema europeo, se i voli di un operatore non rientrano tutti nelle deroghe menzionate sopra, egli è tenuto a fornire un piano di monitoraggio completo (art. 4) che indichi in che modo saranno rilevati i dati e calcolate le tkm. L'allegato 2 numero 1 definisce i dettagli. Per il piano di monitoraggio dovrà essere utilizzato il modello messo a disposizione sul sito Internet dell'UFAM che, pur essendo molto simile a quello della Commissione europea, tiene tuttavia conto delle particolarità del sistema svizzero. Il piano di monitoraggio deve poi essere sottoposto all'esame dell'UFAM entro il 30 settembre 2017 (art. 5 cpv. 1).

L'UFAM esamina i piani di monitoraggio. Se del caso, può chiedere di correggerli entro un termine adeguato (art. 5 cpv. 2). I cambiamenti che riguardano direttamente il piano di monitoraggio inoltrato, devono essere comunicati immediatamente all'UFAM. Se lo statuto dell'operatore cambia (da non commerciale a commerciale, o viceversa) occorre un nuovo esame.

#### Articoli 7-9

I dati relativi alle tkm devono essere rilevati nel corso dell'anno civile 2018 sulla base di quanto stabilito nel piano di monitoraggio (art. 7). Devono in seguito essere presentati in un rapporto. L'allegato 2 numero 2 definisce i dettagli.

Il rapporto di monitoraggio deve dapprima essere verificato da un organismo di controllo che disponga di un'esperienza comprovata nell'analisi di dati concernenti le tkm rilevate nel settore del traffico aereo (art. 8), quali i servizi accreditati secondo le condizioni poste dal SSQE europeo<sup>9</sup>. Questo accreditamento è aperto anche a organismi di controllo svizzeri. I costi della verifica sono a carico dell'operatore. I costi sono *una tantum*, ma possono ammontare a diverse migliaia di franchi.

Una volta verificato, il rapporto di monitoraggio deve essere inviato entro il 31 marzo 2019 all'UFAM, il quale che lo esaminerà (art. 9). Se l'esame dà adito a dubbi circa l'esattezza dei dati presentati, l'UFAM può correggerli tenendo conto di tutti gli aspetti del caso concreto (p. es. valori empirici o rilevamenti comparabili) e coinvolgendo l'UFAC. L'UFAM considera inoltre l'uguaglianza giuridica, la pro-

<sup>8</sup> Secondo l'allegato 6 parte I della Convenzione di Chicago (RS 0.748.0) tutti gli operatori commerciali di aeromobili devono possedere il relativo certificato (air operator certificate, AOC). In caso contrario, non sono considerati «operatori commerciali».

<sup>9</sup> Basi giuridiche per l'accreditamento: ordinanza del 17 giugno 1996 sul sistema svizzero di accreditamento e la designazione di laboratori di prova e di organismi di valutazione della conformità, di registrazione e d'omologazione (ordinanza sull'accreditamento e sulla designazione, OAccD), RS 946.512; regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone nome in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 del Consiglio, GU L 218 del 13.8.2008, p. 30 e regolamento (UE) n. 600/2012, GU L 181 del 12.7.2012, p. 1.

porzionalità e gli interessi pubblici e per la sua decisione si attiene al senso e allo scopo dell'ordinanza.

#### Articolo 10

I rapporti di monitoraggio e i dati che vi figurano saranno conservati dall'UFAM fino al momento in cui saranno utilizzati per adottare misure intese a limitare le emissioni di CO<sub>2</sub> nel traffico aereo. Nel periodo compreso tra i 3 e i 5 anni che seguiranno il loro ultimo trattamento l'UFAM li trasmetterà all'Archivio federale. Prima dell'archiviazione, l'UFAM li conserverà al sicuro e li tratterà con confidenzialità (art. 10 cpv. 1). Le basi legali necessarie per il loro ulteriore trattamento saranno create nel quadro dell'approvazione dell'accordo tra Svizzera e UE per il collegamento dei rispettivi SSQE o della conseguente revisione parziale della legge sul CO<sub>2</sub>. A partire dal momento dell'archiviazione si applicano le disposizioni della legislazione in materia di archiviazione (art. 10 cpv. 2).

L'UFAM applica l'ordinanza ricorrendo all'aiuto dell'UFAC (art. 12). Se sono necessarie per l'esecuzione delle misure di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, l'UFAM può trasmettere all'UFAC i rapporti di monitoraggio o i relativi dati (art. 10 cpv. 2).

#### Articolo 11

Se l'operatore inoltra, intenzionalmente o per negligenza, dati falsi è punito con una multa fino a 20 000 franchi. L'UFAC applica le disposizioni penali conformemente alla legge federale sulla navigazione aerea. Se l'infrazione è grave, la multa può raggiungere 40 000 franchi<sup>10</sup>. In un caso di questo genere, poiché non è possibile calcolare i diritti di emissione sulla base dei dati inoltrati dall'azienda, l'UFAM esegue una valutazione prudenziale. Se l'operatore infrange in altro modo, intenzionalmente o per negligenza, le disposizioni della presente ordinanza (p. es. non rispetta i termini stabiliti), è punito con una multa disciplinare fino a 5000 franchi.

#### Articolo 12

L'UFAM applica l'ordinanza ricorrendo al sostegno dell'UFAC, in particolare per quanto concerne l'esame dei piani e dei rapporti di monitoraggio.

#### Allegato 1

L'allegato 1 definisce le tkm e altre nozioni di riferimento e spiega come deve essere calcolato il carico utile. Il carico utile è la massa totale trasportata, comprendente merci, posta, passeggeri e bagagli. Le tkm si ottengono moltiplicando il carico utile con la distanza percorsa. La distanza percorsa (rotta aerea) corrisponde alla distanza ortodromica tra l'aerodromo di partenza e quello di arrivo, sommata a un fattore fisso di 95 chilometri.

#### Allegato 2

L'allegato 2 disciplina i dettagli concernenti la stesura del piano di monitoraggio e il rendiconto così come deve figurare nel rapporto di monitoraggio. I dati devono essere completi ed esatti. Nel piano di monitoraggio gli operatori e le aeromobili devono poter essere identificati con precisione. Inoltre, devono essere descritti il metodo, il rilevamento e il trattamento dei dati. Nel rapporto di monitoraggio devono inoltre figurare l'organismo di controllo ed eventuali deroghe al piano di monitoraggio nonché essere indicata la somma di tutte le tkm rilevate nel 2018. ~~Queste ultime sono rilevate~~ Per ogni coppia di aerodromi devono essere indicati, considerando il numero di voli, il numero di passeggeri, il carico utile e le tkm.

#### Allegato 3

L'allegato 3 stabilisce gli obblighi dell'operatore e dell'organismo di controllo per quanto concerne la verifica del rapporto di monitoraggio. L'organismo di controllo deve essere accreditato. Nel nostro Paese non vige finora alcuna procedura di accreditamento in questo ambito, ma le aziende svizzere

<sup>10</sup> Articolo 91 capoverso 1 lettera i in combinato disposto con il capoverso 3 della legge federale sulla navigazione aerea, RS 748.0.

possono chiedere un accreditamento alle autorità dell'UE. Al momento, sul territorio dell'UE è attiva una cinquantina di società accreditate per la verifica del rapporto di monitoraggio. L'organismo di controllo deve tra l'altro verificare che siano presi in considerazione tutti i voli che rientrano nel campo d'applicazione della presente ordinanza.