

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

del 21 dicembre 1948 (Stato 23 maggio 2006)

---

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,*  
visti gli articoli 36 e 37<sup>ter</sup> della Costituzione federale<sup>2,3</sup>  
visto il messaggio del Consiglio federale del 23 marzo 1945<sup>4</sup>,  
*decreta:*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RU 1950 I 479

- <sup>1</sup> Abbreviazione introdotta dal n. I della LF del 24 giu. 1977, in vigore dal 1° gen. 1978 (RU 1977 2110 2115; FF 1976 III 1235).
- <sup>2</sup> [CS 1 3]. A queste disposizioni corrispondono ora gli art. 87 e 92 della Cost. federale del 18 apr. 1999 (RS 101).
- <sup>3</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF dell'8 ott. 1999, in vigore dal 1° ago. 2001 (RU 2001 1678 1679; FF 1998 4434).
- <sup>4</sup> FF 1945 481
- <sup>5</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

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

2. Aeromobili e ordigni balistici ammessi alla circolazione

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

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

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

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

**Art. 3**

II. Vigilanza della Confederazione  
1. Autorità federali

<sup>1</sup> Nei limiti delle competenze della Confederazione, il Consiglio federale ha la vigilanza della navigazione aerea su tutto il territorio svizzero. Esso la esercita per mezzo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (Dipartimento). Può delegarla a enti internazionali.<sup>7</sup>

<sup>2</sup> Per la vigilanza immediata è istituito l'Ufficio federale<sup>8</sup> come speciale divisione del Dipartimento<sup>9</sup>.

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

<sup>6</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010 3024; FF **1992** I 540).

<sup>7</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 16 dic. 2005, in vigore dal 1° giu. 2006 (RU **2006** 1989 1990; FF **2005** 3479).

<sup>8</sup> Nuova denominazione giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010 3024; FF **1992** I 540). Di detta modificazione è tenuto conto in tutto il presente testo.

<sup>9</sup> Nuova denominazione giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010 3024; FF **1992** I 540). Di detta modificazione è tenuto conto in tutto il presente testo.

**Art. 3a**<sup>10</sup>

1a. Accordi internazionali relativi al traffico aereo

<sup>1</sup> Il Consiglio federale può concludere con Stati stranieri accordi relativi al traffico aereo internazionale.

<sup>2</sup> Può altresì concludere con Stati stranieri o enti internazionali accordi sulla sicurezza di volo o sul servizio di sicurezza aerea, compresa la vigilanza in questi settori.<sup>11</sup>

**Art. 3b**<sup>12 13</sup>

1b. Collaborazione con autorità straniere<sup>14</sup>

Entro i limiti delle proprie attribuzioni, e previa intesa con le altre autorità federali interessate, l'Ufficio federale può concludere, con autorità aeronautiche estere o enti internazionali, accordi concernenti la collaborazione tecnica, segnatamente in materia di:<sup>15</sup>

- a. vigilanza sulle imprese di navigazione aerea;
- b.<sup>16</sup> servizio di sicurezza aerea;
- c. ricerche e salvataggi.

**Art. 4**<sup>17</sup>

2. Delega della sorveglianza

<sup>1</sup> L'Ufficio federale può delegare speciali competenze di sorveglianza alle direzioni degli aerodromi o ai Cantoni, alle autorità comunali o a organismi appropriati, previo il loro accordo.

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

**Art. 5**

3. Commissione della navigazione aerea

<sup>1</sup> Il Consiglio federale nomina una Commissione della navigazione aerea, composta di almeno sette membri, la quale dà il suo parere sulle questioni importanti concernenti la navigazione aerea.

<sup>2</sup> La composizione, le competenze e il modo di lavoro della Commissione sono regolati mediante ordinanza.

<sup>10</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>11</sup> Introdotto dal n. I della LF del 16 dic. 2005, in vigore dal 1° giu. 2006 (RU 2006 1989 1990; FF 2005 3479).

<sup>12</sup> Originario art. 3bis.

<sup>13</sup> Introdotto dal n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738 1750; FF 1971 I 197).

<sup>14</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>15</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 16 dic. 2005, in vigore dal 1° giu. 2006 (RU 2006 1989 1990; FF 2005 3479).

<sup>16</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 16 dic. 2005, in vigore dal 1° giu. 2006 (RU 2006 1989 1990; FF 2005 3479).

<sup>17</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

**Art. 6<sup>18</sup>**

4. Ricorso

<sup>1</sup> Le decisioni fondate sulla presente legge e sulle sue disposizioni d'esecuzione possono essere impugnate dinanzi alla Commissione di ricorso del DATEC.<sup>19</sup>

<sup>2</sup> Contro le inchieste sugli infortuni aeronautici sono ammessi soltanto i ricorsi previsti dall'articolo 26a.

**Art. 6a<sup>20</sup>**

5. Allegati alla  
Convenzione di  
Chicago e  
collaborazione  
europea

<sup>1</sup> Il Consiglio federale può eccezionalmente dichiarare direttamente applicabili taluni allegati, comprese le relative prescrizioni tecniche, della Convenzione del 7 dicembre 1944<sup>21</sup> relativa all'aviazione civile internazionale; per queste disposizioni può prescrivere un modo di pubblicazione speciale e decidere che taluni allegati o parti di allegati non verranno tradotti.

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

**Art. 7**

III. Limitazioni  
alla navigazione  
aerea

1. Divieto di  
circolare

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

**Art. 8<sup>22</sup>**

2. Aerodromi,  
spazi aerei  
e vie aeree

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

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

<sup>3</sup> Gli atterramenti in montagna, in voli di addestramento o di turismo, possono aver luogo sulle aree d'atterramento designate dal Dipartimento, d'intesa con il Dipartimento federale della difesa, della prote-

<sup>18</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>19</sup> Nuovo testo giusta il n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

<sup>20</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>21</sup> RS 0.748.0

<sup>22</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738 1750; FF 1971 I 197).

zione della popolazione e dello sport<sup>23</sup> e le autorità cantionali competenti.

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

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

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

<sup>7</sup> L'Ufficio federale può prescrivere determinati spazi aerei o vie aeree cui gli aeromobili devono attenersi. Vanno uditi i Governi dei Cantoni interessati.

### Art. 9

3. Aerodromi e idroscafi doganali

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

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

### Art. 10

4. Varco della frontiera

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

### Art. 11<sup>24</sup>

IV. Diritto applicabile

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

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

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

<sup>23</sup> Nuova denominazione giusta il DCF non pubblicato del 19 dic. 1997. Di detta modificazione è stato tenuto conto in tutto il presente testo.

<sup>24</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 giu. 1963, in vigore dal 1° mag. 1964 (RU 1964 317 320).

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

#### Art. 11a<sup>25</sup>

I. Utilizzazione abusiva di aeromobili

<sup>1</sup> È vietato ogni uso dello spazio aereo svizzero incompatibile con gli obiettivi della Convenzione del 7 dicembre 1944<sup>26</sup> relativa all'aviazione civile internazionale.

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

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

### Capo secondo: Uso dello spazio aereo e misure di sicurezza<sup>27</sup>

#### Art. 12<sup>28</sup>

II. Prescrizioni complete  
1. Competenza

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

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

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

#### Art. 13

2. Autorizzazioni

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

<sup>25</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>26</sup> RS 0.748.0

<sup>27</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 24 giu. 1977, in vigore dal 1° gen. 1978 (RU 1977 2110 2115; FF 1976 III 1235).

<sup>28</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

**Art. 14**<sup>29</sup>

3. Divieti
- 1 Nello spazio aereo svizzero sono vietati i voli a velocità supersoniche.
  - 2 È vietato gettare oggetti da un aeromobile in volo, riservate le eccezioni da determinare dal Consiglio federale.
  - 3 Il Consiglio federale può vietare o subordinare a un'autorizzazione dell'Ufficio federale la presa di fotografie aeree e la loro pubblicazione, la pubblicità e la propaganda con aeromobili, come pure il trasporto di determinati oggetti per via aerea.

**Art. 15**<sup>30</sup>

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

**Art. 16**

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

**Art. 17**<sup>31</sup>

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

**Art. 18**

- III. Obbligo di atterrare<sup>32</sup>
- 1 Qualsiasi aeromobile può, per motivi d'ordine e di sicurezza pubblica, essere obbligato ad atterrare. Esso deve obbedire senza indugio ai segnali d'atterramento.
  - 2 Qualsiasi aeromobile che usa, senza averne il diritto, lo spazio aereo svizzero, deve atterrare sul più vicino aerodromo o idroscalo doganale

<sup>29</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738 1750; FF 1971 I 197).

<sup>30</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 giu. 1963, in vigore dal 1° mag. 1964 (RU 1964 317 320).

<sup>31</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 14 giu. 1963, in vigore dal 1° mag. 1964 (RU 1964 317 320).

<sup>32</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

per sottoporsi al controllo delle autorità competenti. Esso rimane sotto sequestro fino al momento in cui l'Ufficio federale gli rilascia l'autorizzazione di circolare.

### Art. 19<sup>33</sup>

IV. Voli all'estero

<sup>1</sup> L'Ufficio federale può limitare o vietare i voli di aeromobili svizzeri all'estero se la sicurezza dell'esercizio lo esige; questa disposizione si applica ai voli effettuati da aeromobili stranieri il cui esercente ha la sede principale o la residenza permanente in Svizzera.

<sup>2</sup> Qualora motivi politici impongano provvedimenti di cui al capoverso 1, l'Ufficio federale li attua d'intesa con le direzioni competenti del Dipartimento federale degli affari esteri.

### Art. 19a<sup>34</sup>

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

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

### Art. 20<sup>35</sup>

VI. Incidenti particolari

Ai fini di migliorare la sicurezza della navigazione aerea, il Consiglio federale emana disposizioni concernenti l'obbligo di comunicare gli incidenti particolari d'aviazione; le disposizioni dell'articolo 23 capoverso 1 si applicano agli infortuni aeronautici.

### Art. 21

VII. Esercizio della polizia aerea<sup>36</sup>

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

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

<sup>33</sup> Abrogato dal n. I della LF del 17 dic. 1971 (RU 1973 1738; FF 1971 I 197). Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>34</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>35</sup> Abrogato dal n. I della LF del 17 dic. 1971 (RU 1973 1738; FF 1971 I 197). Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>36</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).



**Art. 22**VIII. Infortuni aerei<sup>37</sup>

1. Servizio di salvataggio

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

**Art. 23**<sup>38</sup>

2. Provvedimenti d'urgenza

<sup>1</sup> Gli infortuni aeronautici devono essere comunicati, coi mezzi più rapidi, al Dipartimento; questo compito spetta ai membri interessati del personale aeronautico, agli organi della polizia aerea e alle autorità locali.

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

**Art. 24**<sup>39</sup>

3. Inchieste sugli infortuni aeronautici

a. In generale

<sup>1</sup> Per ogni infortunio aeronautico è aperta un'inchiesta intesa a chiarire le circostanze e le cause e ad impedire infortuni analoghi.

<sup>2</sup> Il Consiglio federale può prevedere eccezioni, in particolare per i voli del traffico non commerciale.

<sup>3</sup> Esso può prevedere inchieste per gli incidenti che hanno particolarmente pregiudicato la sicurezza della navigazione aerea senza aver provocato un infortunio.

<sup>4</sup> L'inchiesta non ha lo scopo di valutare giuridicamente le cause e le circostanze dell'infortunio.

<sup>5</sup> Chiunque giustifica un interesse ai risultati dell'inchiesta ha il diritto di consultare gli atti, purché interessi pubblici o privati importanti non esigano il segreto di taluni documenti.

**Art. 25**<sup>40</sup>

b. Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici

<sup>1</sup> Un Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici (Ufficio) è aggregato al Dipartimento.

<sup>2</sup> L'Ufficio svolge l'inchiesta, se del caso in collaborazione con le autorità giudiziarie e amministrative competenti in altre procedure e allestisce il suo rapporto.

<sup>37</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>38</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 2 ott. 1959, in vigore dal 1° mag. 1960 (RU 1960 371 373).

<sup>39</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>40</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>3</sup> Se l'esame previsto dall'articolo 26 capoverso 2 non è richiesto, tale rapporto costituisce il rapporto finale.

#### **Art. 26<sup>41</sup>**

c. Commissione sugli infortuni aeronautici

<sup>1</sup> Il Consiglio federale designa una Commissione federale sugli infortuni aeronautici (Commissione).

<sup>2</sup> Chiunque giustifica un interesse ai risultati dell'inchiesta, come pure le autorità designate dal Consiglio federale, può chiedere, entro il termine di trenta giorni dalla sua consegna, che il rapporto d'inchiesta dell'Ufficio venga esaminato dalla Commissione affinché essa determini se è completo e conclusivo; in questo caso la Commissione allestisce un rapporto finale.

#### **Art. 26<sup>a</sup><sup>42</sup>**

d. Rapporto finale, riapertura della procedura e impugnazione

<sup>1</sup> Il rapporto finale della Commissione non costituisce una decisione e non può essere impugnato.

<sup>2</sup> Se fatti nuovi essenziali insorgono entro un termine di dieci anni dalla consegna del rapporto finale, l'Ufficio procede d'ufficio o su richiesta alla riapertura della procedura. Il rifiuto di riapertura della procedura può essere impugnato entro trenta giorni con un ricorso alla Commissione, che statuisce definitivamente.

<sup>3</sup> La Commissione statuisce altresì definitivamente sui ricorsi presentati contro le misure di inchiesta e sui ritardi intervenuti nello svolgimento delle inchieste.

#### **Art. 26<sup>b</sup><sup>43</sup>**

e. Disposizioni di esecuzione

<sup>1</sup> Il Consiglio federale stabilisce le modalità della procedura d'inchiesta, della pubblicazione dei risultati e della procedura dinanzi alla Commissione.

<sup>2</sup> Esso può prevedere perquisizioni, sequestri, autopsie, perizie, citazioni, convocazioni forzate e audizioni di persone sentite a titolo informativo e di testimoni.

<sup>3</sup> È inoltre applicabile la legge federale 15 giugno 1934<sup>44</sup> sulla procedura penale, purché talune peculiarità della procedura d'inchiesta non esigano deroghe.

<sup>41</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>42</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>43</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>44</sup> RS 312.0

<sup>4</sup> Il Consiglio federale stabilisce i casi nei quali, per motivi gravi, la consultazione degli atti nell'ambito di altre procedure deve essere limitata.

#### Art. 26c<sup>45</sup>

f. Spese

<sup>1</sup> La Confederazione assume le spese di inchiesta; essa dispone di un diritto di regresso nei confronti delle persone che hanno provocato l'infortunio intenzionalmente o per negligenza grave.

<sup>2</sup> Le spese di rimozione delle salme e degli aeromobili sono a carico dell'esercente, anche se il provvedimento è stato ordinato dall'inquirente per i bisogni dell'inchiesta.

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

<sup>4</sup> Il Consiglio federale stabilisce le spese e le indennità della procedura dinanzi alla Commissione; esso può prevedere che esse siano totalmente o parzialmente addossate alle persone che hanno richiesto la procedura o che hanno formulato richieste nell'ambito della stessa.

#### Art. 27<sup>46</sup>

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

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

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

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

<sup>45</sup> Introdotta dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>46</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998, in vigore dal 15 nov. 1998 (RU 1998 2566 2569; FF 1997 III 982).

<sup>3</sup> L'autorizzazione è rilasciata per un periodo determinato. Essa può essere rinnovata, modificata o revocata.

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

#### **Art. 28<sup>47</sup>**

b. Concessione di rotte

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

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

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

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

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

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

#### **Art. 29<sup>48</sup>**

2. Imprese con sede all'estero

a. Autorizzazione di esercizio

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

<sup>47</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998, in vigore dal 15 nov. 1998 (RU 1998 2566 2569; FF 1997 III 982).

<sup>48</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998, in vigore dal 15 nov. 1998 (RU 1998 2566 2569; FF 1997 III 982).

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

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

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

<sup>4</sup> L'autorizzazione è rilasciata per un periodo limitato. Può essere rinnovata, modificata o revocata.

#### **Art. 30**<sup>49</sup>

b. Concessione di rotte

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

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

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

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

#### **Art. 31**<sup>50</sup>

3. Disposizioni comuni  
a. Delimitazione del traffico di linea

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

#### **Art. 32**<sup>51</sup>

b. Cabotaggio

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

<sup>49</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998, in vigore dal 15 nov. 1998 (RU 1998 2566 2569; FF 1997 III 982).

<sup>50</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998, in vigore dal 15 nov. 1998 (RU 1998 2566 2569; FF 1997 III 982).

<sup>51</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998, in vigore dal 15 nov. 1998 (RU 1998 2566 2569; FF 1997 III 982).

**Art. 33<sup>52</sup>**

4. Scuole

<sup>1</sup> Le imprese che formano il personale aeronautico devono essere in possesso di un'autorizzazione all'istruzione, rilasciata dall'Ufficio federale.

<sup>2</sup> L'autorizzazione viene rilasciata se il richiedente dispone di un'organizzazione di esercizio e di istruttori in grado di garantire una formazione adeguata e se è in possesso dei necessari diritti d'uso su un aerodromo adeguato.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale disciplina le modalità e la procedura di rilascio delle autorizzazioni.

**Art. 34<sup>53</sup>****Art. 35<sup>54</sup>****Capo terzo: Infrastruttura<sup>55</sup>****Art. 36<sup>56</sup>**

I. Aerodromi  
1. Competenza,  
idroscali

<sup>1</sup> Il Consiglio federale emana le prescrizioni particolareggiate sulla costruzione e l'esercizio degli aerodromi.

<sup>2</sup> Può limitare il numero di idroscali.

**Art. 36a<sup>57</sup>**

2. Esercizio  
a. Concessione  
d'esercizio

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

<sup>2</sup> Al concessionario è attribuito il diritto di gestire un aeroporto a titolo professionale e in particolare di riscuotere tasse. Esso è obbligato a rendere l'aeroporto accessibile a tutti gli aeromobili del traffico interno e internazionale, fatte salve le restrizioni del regolamento d'eser-

<sup>52</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998, in vigore dal 15 nov. 1998 (RU **1998** 2566 2569; FF **1997** III 982).

<sup>53</sup> Abrogato dal n. I della LF del 18 giu. 1993 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540).

<sup>54</sup> Abrogato giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998 (RU **1998** 2566; FF **1997** III 982).

<sup>55</sup> Nuovo testo giusta il n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071 3124; FF **1998** 2029).

<sup>56</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF dell'8 ott. 1999, in vigore dal 1° ago. 2001 (RU **2001** 1678 1679; FF **1998** 4434).

<sup>57</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071 3124; FF **1998** 2029).

cizio, a garantire un esercizio adeguato e sicuro e a provvedere per l'infrastruttura necessaria a tal fine.

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

<sup>4</sup> Al concessionario spetta il diritto d'espropriazione.

#### **Art. 36b**<sup>58</sup>

b. Auto-  
rizzazione  
d'esercizio

<sup>1</sup> Per l'esercizio di tutti gli altri aerodromi (campi d'aviazione) occorre un'autorizzazione d'esercizio. Essa è rilasciata dall'Ufficio federale.

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

#### **Art. 36c**<sup>59</sup>

c. Regolamento  
d'esercizio

<sup>1</sup> Il gerente d'aerodromo deve adottare un regolamento d'esercizio.

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

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

<sup>3</sup> Il gerente d'aerodromo sottopone il regolamento all'Ufficio federale per approvazione.

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

<sup>58</sup> Introdotta dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

<sup>59</sup> Introdotta dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

d. Modifiche rilevanti del regolamento d'esercizio

### Art. 36<sup>60</sup>

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

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

<sup>3</sup> La procedura di eliminazione delle divergenze nell'Amministrazione federale è disciplinata dall'articolo 62b della legge federale del 21 marzo 1997<sup>61</sup> sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione.

<sup>4</sup> Chi ha qualità di parte secondo le prescrizioni della legge federale del 20 dicembre 1968<sup>62</sup> sulla procedura amministrativa può, durante il termine di deposito dei piani, fare opposizione presso l'Ufficio federale. Se non fa opposizione, è escluso dal seguito della procedura.

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

### Art. 37<sup>63</sup>

3. Procedura di approvazione dei piani  
a. Principio

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

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

- a. per gli aeroporti il Dipartimento;
- b. per i campi d'aviazione l'Ufficio federale.

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

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

<sup>60</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

<sup>61</sup> RS 172.010

<sup>62</sup> RS 172.021

<sup>63</sup> Nuovo testo girata il n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).



<sup>5</sup> Per progetti che incidono considerevolmente sulla pianificazione del territorio e sull'ambiente, occorre di regola un piano settoriale secondo la legge federale del 22 giugno 1979<sup>64</sup> sulla pianificazione del territorio.

#### Art. 37a<sup>65</sup>

b. Diritto applicabile

La procedura di approvazione dei piani è retta dalla presente legge e per gli aeroporti, in subordine, dalla legge del 20 giugno 1930<sup>66</sup> sull'espropriazione (LEspr).

#### Art. 37b<sup>67</sup>

c. Procedura ordinaria; introduzione

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

#### Art. 37c<sup>68</sup>

d. Picchettamento

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

<sup>2</sup> Per motivi importanti, in particolare la tutela della sicurezza del volo e di un ordinato svolgimento dell'esercizio, l'autorità competente per l'approvazione dei piani può esentare completamente o parzialmente dall'obbligo di cui al capoverso 1.

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

<sup>64</sup> RS 700

<sup>65</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540). Nuovo testo gisuta il n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

<sup>66</sup> RS 711

<sup>67</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540). Nuovo testo gisuta il n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

<sup>68</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

**Art. 37<sup>d</sup>**<sup>69</sup>

e. Consultazione;  
pubblicazione e  
deposito dei  
piani

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

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

<sup>3</sup> Per gli aeroporti, il deposito dei piani ha per conseguenza il bando di espropriazione secondo gli articoli 42–44 LEspr<sup>70</sup>.

**Art. 37<sup>e</sup>**<sup>71</sup>

f. Avviso  
personale

Al più tardi con il deposito pubblico dei piani degli impianti aeroportuali, l'impresa richiedente deve inviare agli aventi diritto all'indennità secondo l'articolo 31 LEspr<sup>72</sup> un avviso personale sui diritti da espropriare.

**Art. 37<sup>f</sup>**<sup>73</sup>

g. Opposizione

<sup>1</sup> Chi ha qualità di parte secondo le prescrizioni della legge del 20 dicembre 1968<sup>74</sup> sulla procedura amministrativa o della LEspr<sup>75</sup> può, durante il termine di deposito dei piani, fare opposizione presso l'autorità competente. Se non fa opposizione, è escluso dal seguito della procedura.

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

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

<sup>69</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

<sup>70</sup> RS 711

<sup>71</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

<sup>72</sup> RS 711

<sup>73</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

<sup>74</sup> RS 172.021

<sup>75</sup> RS 711

**Art. 37g<sup>76</sup>**

h. Eliminazione delle divergenze nella Amministrazione federale

La procedura di eliminazione delle divergenze nell'Amministrazione federale è disciplinata dall'articolo 62b della legge federale del 21 marzo 1997<sup>77</sup> sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione.

**Art. 37h<sup>78</sup>**

4. Approvazione dei piani; durata di validità

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

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

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

**Art. 37i<sup>79</sup>**

5. Procedura semplificata

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

- a. progetti limitati localmente e che concernono pochi interessati chiaramente individuabili;
- b. impianti di aerodromi la cui modifica o trasformazione della destinazione non alterano in maniera sostanziale l'aspetto esterno, non ledono interessi degni di protezione di terzi e hanno soltanto ripercussioni insignificanti sulla pianificazione del territorio e sull'ambiente;
- c. impianti di aerodromi che sono rimossi entro tre anni al più tardi.

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

<sup>76</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

<sup>77</sup> RS 172.010

<sup>78</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

<sup>79</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

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

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

### Art. 37<sup>k80</sup>

6. Procedura di stima; immissione in possesso anticipata

<sup>1</sup> Dopo la conclusione della procedura di approvazione dei piani per gli impianti aeroportuali è eseguita, se necessario, la procedura di stima dinanzi alla Commissione federale di stima (Commissione di stima) secondo le disposizioni della LEspr<sup>81</sup>. Vengono discusse soltanto le pretese annunciate.

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

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

### Art. 37<sup>l82</sup>

7. Ricomposizione particellare. Competenza

<sup>1</sup> Se consente di assicurare i diritti reali necessari a un progetto per impianti aeroportuali e se non avviene volontariamente, la ricomposizione particellare dev'essere ordinata su domanda del Dipartimento entro un termine da esso fissato in virtù del diritto cantonale. Se tale termine non è osservato, si effettua la procedura ordinaria con espropriazioni.

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

- a. possono essere inseriti fondi dell'impresa richiedente;
- b. può essere ridotta la superficie dei fondi compresi nella procedura;

<sup>80</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

<sup>81</sup> RS 711

<sup>82</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

- c. possono essere computati i plusvalori da bonifiche fondiari rese necessarie dalla costruzione aeroportuale;
- d. l'impresa richiedente può essere anticipatamente immessa in possesso;
- e. possono essere presi altri provvedimenti di diritto cantonale.

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

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

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

#### **Art. 37m<sup>83</sup>**

8. Impianti  
accessori

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

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

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

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

<sup>83</sup> Introdotta dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

**Art. 37<sup>n</sup>**<sup>84</sup>

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

A. Zone riservate  
a. Determinazione

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

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

**Art. 37<sup>o</sup>**<sup>85</sup>

b. Effetti

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

**Art. 37<sup>p</sup>**<sup>86</sup>

c. Soppressione

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

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

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

<sup>84</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

<sup>85</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

<sup>86</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

**Art. 37q<sup>87</sup>**

B. Allineamenti.  
a. Determinazione

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

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

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

**Art. 37r<sup>88</sup>**

b. Effetti

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

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

c. Soppressione

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

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

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

87 Introdotta dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

88 Introdotta dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

89 Introdotta dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

C. Atti preparatori

**Art. 37**<sup>90</sup>

All'interno degli allineamenti e delle zone riservate già stabiliti o previsti possono essere effettuati atti preparatori. L'articolo 15 LEspr<sup>91</sup> si applica per analogia.

10. Diritto d'uso<sup>92</sup>

**Art. 38**

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

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

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

11. Tasse d'aerodromo<sup>94</sup>

**Art. 39**<sup>93</sup>

<sup>1</sup> L'Ufficio federale sorveglia le tasse degli aerodromi pubblici, nella misura in cui sono riscosse per l'uso degli impianti nel traffico aereo.

<sup>2</sup> Per la fissazione delle tasse, l'esercente dell'aerodromo tiene parimenti conto delle emissioni foniche e di sostanze nocive degli aeromobili.

II. Servizio della sicurezza aerea  
1. In generale

**Art. 40**<sup>95</sup>

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

<sup>2</sup> Esso può affidare integralmente o parzialmente il servizio civile e il servizio militare della sicurezza aerea a una società anonima ad economia mista senza scopo di lucro (società), con partecipazione maggioritaria della Confederazione e statuti subordinati all'approvazione del Consiglio federale. Il servizio civile e il servizio militare della sicurezza aerea vanno coordinati in funzione dei bisogni. La Confede-

<sup>90</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

<sup>91</sup> RS 711

<sup>92</sup> Originario 3.

<sup>93</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>94</sup> Originario 4.

<sup>95</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).



razione è responsabile per quanto attiene all'esercizio della sovranità dello Stato.<sup>96</sup>

<sup>2bis</sup> La Confederazione assicura un'adeguata dotazione di capitale della società. La società, se realizza un utile, può utilizzarlo per la costituzione di riserve; le riserve servono al finanziamento degli investimenti e alla copertura di eventuali perdite.<sup>97</sup>

<sup>2ter</sup> La Confederazione può finanziare inizialmente, in tutto o in parte, gli impegni supplementari della società nei confronti dei suoi istituti di previdenza risultanti da un rendiconto conforme a standard internazionalmente riconosciuti.<sup>98</sup>

<sup>2quater</sup> La Confederazione finanzia totalmente o parzialmente, a favore degli istituti di previdenza della società, il capitale di copertura supplementare messo a disposizione secondo il diritto anteriore per i controllori militari del traffico aereo in occasione del pensionamento anticipato.<sup>99</sup>

<sup>2quinquies</sup> Il Consiglio federale stabilisce le modalità d'attuazione, nonché il momento e l'entità del finanziamento della società e dei pagamenti ai suoi istituti di previdenza.<sup>100</sup>

<sup>3</sup> La società è esentata da qualsiasi imposta della Confederazione, dei Cantoni e dei Comuni.

<sup>4</sup> Servizi locali di sicurezza di volo possono essere istituiti sugli aeroporti con l'autorizzazione dell'Ufficio federale; se la sicurezza aerea lo esige, l'Ufficio federale può altresì imporre l'istituzione di un simile servizio.

<sup>5</sup> ...<sup>101</sup>

<sup>6</sup> L'attività dei servizi di sicurezza aerea non è limitata alle frontiere nazionali.

<sup>96</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 21 mar. 2003, in vigore dal 1° ago. 2003 (RU **2003** 2179, 2180; FF **2002** 3947).

<sup>97</sup> Introdotto dal n. I della LF del 21 mar. 2003, in vigore dal 1° ago. 2003 (RU **2003** 2179, 2180; FF **2002** 3947).

<sup>98</sup> Introdotto dal n. I della LF del 21 mar. 2003, in vigore dal 1° ago. 2003 (RU **2003** 2179, 2180; FF **2002** 3947).

<sup>99</sup> Introdotto dal n. I della LF del 21 mar. 2003, in vigore dal 1° ago. 2003 (RU **2003** 2179, 2180; FF **2002** 3947).

<sup>100</sup> Introdotto dal n. I della LF del 21 mar. 2003, in vigore dal 1° ago. 2003 (RU **2003** 2179, 2180; FF **2002** 3947).

<sup>101</sup> Abrogato dal n. I della LF del 21 mar. 2003 (RU **2003** 2179; FF **2002** 3947).

**Art. 40a**<sup>102</sup>

2. Impianti

<sup>1</sup> Per la costruzione e le modifiche importanti di un impianto di sicurezza aerea occorre l'approvazione dei piani da parte dell'Ufficio federale.

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

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

**Art. 40b**<sup>103</sup>

3. Uso della proprietà di terzi

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

**Art. 41**<sup>104</sup>

III. Ostacoli alla navigazione aerea

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

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

**Art. 42**<sup>105</sup>IV. Limitazioni della proprietà fondiaria  
a. In generale

<sup>1</sup> Il Consiglio federale può prescrivere mediante ordinanza che:

- a. entro un raggio determinato intorno agli aerodromi pubblici o agli impianti del servizio della sicurezza aerea oppure a una distanza determinata dalle vie aeree possono essere eretti edifici o altri ostacoli soltanto in quanto non compromettano la sicurezza della navigazione aerea (zone di sicurezza);
- b. entro un raggio determinato intorno agli aerodromi pubblici l'impiego degli edifici esistenti e la erezione di nuovi edifici sono permessi soltanto in quanto la loro esecuzione e destinazione si concilino con gli inconvenienti provocati dal rumore degli aeromobili (zone di rumore).

<sup>102</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540). Nuovo testo giusta il n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071 3124; FF **1998** 2029).

<sup>103</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010 3024; FF **1992** I 540).

<sup>104</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU **1973** 1738 1750; FF **1971** I 197).

<sup>105</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU **1973** 1738 1750; FF **1971** I 197).

<sup>2</sup> Il Consiglio federale può prescrivere tali zone di sicurezza e di rumore su territorio svizzero anche per aerodromi pubblici, impianti del servizio di sicurezza o vie aeree situati all'estero.<sup>106</sup>

<sup>3</sup> L'estensione territoriale e la natura delle restrizioni della proprietà in favore di un aerodromo pubblico situato su territorio svizzero devono essere stabilite in piani di zona da parte dell'esercente dell'aerodromo; devono essere uditi i Governi dei Cantoni interessati, l'Ufficio federale e l'Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio.<sup>107,108</sup>

<sup>4</sup> Per gli aerodromi pubblici situati all'estero l'Ufficio federale subentra al posto dell'esercente dell'aerodromo, giusta il capoverso 3; esso agisce d'accordo con gli altri uffici federali interessati.<sup>109</sup>

<sup>5</sup> Sono fatte salve le prescrizioni della legislazione sulla protezione dell'ambiente relative al rumore.<sup>110</sup>

#### Art. 43<sup>111</sup>

##### b. Procedura

<sup>1</sup> I piani di zona sono depositati pubblicamente nei Comuni, con un termine di opposizione di 30 giorni, dall'esercente dell'aerodromo se sono stabiliti in favore di un aerodromo situato su territorio svizzero e dall'Ufficio federale se sono stabiliti in favore di un aerodromo situato all'estero, di un impianto del servizio di sicurezza o di una via aerea. Senza l'autorizzazione del depositante, dal momento del deposito non può più essere presa, in merito al fondo sottoposto a restrizione, nessuna decisione contraria al piano di zona.<sup>112</sup>

<sup>2</sup> Se è fatta opposizione e risulta impossibile un'intesa, l'autorità cantonale competente trasmette l'opposizione all'Ufficio federale.

<sup>3</sup> Il Dipartimento decide in merito alle opposizioni e approva i piani di zona sottopostigli dagli esercenti d'aerodromo o dall'Ufficio federale.

<sup>4</sup> Il piano di zona approvato diviene vincolante con la pubblicazione nel Foglio ufficiale cantonale.

<sup>106</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 24 giu. 1977, in vigore dal 1° gen. 1978 (RU 1977 2110 2115; FF 1976 III 1235).

<sup>107</sup> Nuova denominazione giusta il DCF non pubblicato del 19 dic. 1997.

<sup>108</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 24 giu. 1977, in vigore dal 1° gen. 1978 (RU 1977 2110 2115; FF 1976 III 1235).

<sup>109</sup> Introdotto dal n. I della LF del 24 giu. 1977, in vigore dal 1° gen. 1978 (RU 1977 2110 2115; FF 1976 III 1235).

<sup>110</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>111</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738 1750; FF 1971 I 197).

<sup>112</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 24 giu. 1977, in vigore dal 1° gen. 1978 (RU 1977 2110 2115; FF 1976 III 1235).

**Art. 44**<sup>113</sup>

c. Indennizzo

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

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

<sup>3</sup> L'interessato deve far valere le proprie pretese durante i cinque anni consecutivi alla pubblicazione del piano di zona:

- a. presso l'esercente dell'aerodromo, se il piano di zona è stabilito in favore di un aerodromo situato su territorio svizzero;
- b. presso l'Ufficio federale, se il piano di zona è stabilito in favore di un aerodromo situato all'estero, d'un impianto del servizio di sicurezza o di una via aerea.<sup>114</sup>

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

**Art. 44a**<sup>115</sup>

d. ...

**Art. 44b**<sup>116</sup>

e. Aerodromi privati

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

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

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

**Art. 45**<sup>117</sup>V. Ripartizione delle spese  
1. Esercente dell'aerodromo

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

<sup>113</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738 1750; FF 1971 I 197). Vedi anche il n. III delle disp. fin. mod. del 17 dic. 1971, alla fine del presente testo.

<sup>114</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 24 giu. 1977, in vigore dal 1° gen. 1978 (RU 1977 2110 2115; FF 1976 III 1235).

<sup>115</sup> Originario art. 44 bis.

<sup>116</sup> Introdotto dal n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738 1750; FF 1971 I 197). Originario art. 44 ter.

<sup>117</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738 1750; FF 1971 I 197).

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

- a. le spese di soppressione o adattamento degli ostacoli alla navigazione aerea che pregiudicano l'impiego dell'aerodromo, se situato su territorio svizzero;
- b. le indennità dovute conformemente all'articolo 44 capoverso 1, se l'aerodromo è situato su territorio svizzero.<sup>118</sup>

<sup>3</sup> ...<sup>119</sup>

#### **Art. 46**

2. Imprese di trasporti aerei

Le spese straordinarie del servizio di sicurezza, cagionate dall'esercizio di determinate linee aeree, possono essere messe a carico anche delle imprese di trasporti aerei interessate.

#### **Art. 47**<sup>120</sup>

3. Terzi

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

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

#### **Art. 48**<sup>121</sup>

4. Confederazione

<sup>1</sup> Fatti salvi gli articoli 45–47, la Confederazione assume le spese:

- a. di sicurezza aerea, nella misura in cui non sono addossate alla società;
- b. di soppressione o di adeguamento degli ostacoli alla navigazione aerea esistenti in Svizzera al di fuori del perimetro di un aerodromo o di un aerodromo situato all'estero;
- c. di indennizzo per le restrizioni alla proprietà fondiaria in Svizzera a favore di un aerodromo e all'estero a favore di un impianto di sicurezza aerea.

<sup>2</sup> La Confederazione e la società riscuotono tasse per coprire le loro spese di sicurezza aerea.

<sup>118</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 24 giu. 1977, in vigore dal 1° gen. 1978 (RU 1977 2110 2115; FF 1976 III 1235).

<sup>119</sup> Abrogato dal n. I 62 della LF del 14 dic. 1984 sui provvedimenti di risparmio 1984 (RU 1985 660; FF 1984 I 1013).

<sup>120</sup> Nuovo testo giusta il n. I 62 della LF del 14 dic. 1984 sui provvedimenti di risparmio 1984, in vigore dal 1° gen. 1986 (RU 1985 660; FF 1984 I 1013).

<sup>121</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>3</sup> Dal profilo della tecnica di sicurezza aerea l'intero territorio della Confederazione costituisce un'unità e le tasse vanno riscosse in funzione dei medesimi principi.

<sup>4</sup> Le tasse riscosse dalla società sottostanno all'approvazione del Dipartimento.

**Art. 49**<sup>122</sup>

**Art. 50**<sup>123</sup>

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

### **Capo primo: Aeromobili**

**Art. 51**<sup>124</sup>

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

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

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

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

**Art. 52**<sup>125</sup>

II. Matricola degli aeromobili <sup>1</sup> L'Ufficio federale tiene la matricola svizzera degli aeromobili.

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

- a. non è immatricolato in un altro Stato;
- b. adempie le condizioni d'ammissione agli esami prescritti;

<sup>122</sup> Abrogato dal n. I della LF del 17 dic. 1971 (RU **1973** 1738; FF **1971** I 197).

<sup>123</sup> Abrogato dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>124</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010 3024; FF **1992** I 540).

<sup>125</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU **1973** 1738 1750; FF **1971** I 197).

- c. i rapporti di proprietà sull'aeromobile rispondono ai requisiti fissati dal Consiglio federale. Per quanto concerne i cittadini di Stati esteri, il Consiglio federale può subordinare l'iscrizione alla condizione che questi Stati concedano reciprocità ai cittadini svizzeri, sempreché non vi si oppongano obblighi internazionali. A tal fine, può concludere accordi con gli Stati esteri.<sup>126</sup>

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

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

#### Art. 53 e 54<sup>127</sup>

2. e 3 ...

#### Art. 55

4. Effetti giuridici

Gli aeromobili iscritti nella matricola svizzera<sup>128</sup> sono considerati come aeromobili svizzeri.

#### Art. 56<sup>129</sup>

III. Certificati

<sup>1</sup> L'Ufficio aeronautico certifica per gli aeromobili iscritti nella matricola svizzera:<sup>130</sup>

- a. l'immatricolazione, nel certificato d'immatricolazione;
- b. la navigabilità, nel certificato di navigabilità;
- c.<sup>131</sup> l'emissione di rumori e sostanze nocive degli aeromobili a motore, nel certificato di rumore e di emissione di sostanze nocive.
- d. ...<sup>132</sup>

<sup>2</sup> Il Consiglio federale può prescrivere la riunione dei certificati di navigabilità, di rumore e di emissione di sostanze nocive.<sup>133</sup>

<sup>126</sup> Nuovo testo giusta il n.I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° apr. 1994 (RU 1994 733 734; FF 1993 I 609).

<sup>127</sup> Abrogati dal n. I della LF del 18 giu. 1993 (RU 1994 733; FF 1993 I 609).

<sup>128</sup> RU 1960 1331

<sup>129</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738 1750; FF 1971 I 197).

<sup>130</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>131</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>132</sup> Abrogata dal n. I della LF del 18 giu. 1993 (RU 1994 3010; FF 1992 I 540).

<sup>133</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

3 ...<sup>134</sup>

<sup>4</sup> Il Consiglio federale emana, secondo gli accordi internazionali, prescrizioni sul rilascio, la durata di validità, il rinnovo e il ritiro di licenze e certificati.<sup>135</sup>

#### **Art. 57**<sup>136</sup>

IV. Costruzione e esercizio di aeromobili

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

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

<sup>3</sup> Le aziende di costruzione e di manutenzione devono essere titolari di una licenza dell'Ufficio federale.

#### **Art. 58**<sup>137</sup>

V. Esame degli aeromobili e degli apparecchi aeronautici

<sup>1</sup> La navigabilità degli aeromobili iscritti nella matricola svizzera nonché l'emissione di rumori e di sostanze nocive degli aeromobili a motore sottostanno a controllo.<sup>138</sup>

<sup>2</sup> Il Dipartimento emana prescrizioni sulle condizioni di navigabilità nonché sulla limitazione delle emissioni foniche e delle sostanze nocive prodotte dagli aeromobili a motore.<sup>139</sup>

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

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

#### **Art. 59**

VI. Contrassegni

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

<sup>134</sup> Abrogato dal n. I della LF del 18 giu. 1993 (RU **1994** 3010; FF **1992** I 540).

<sup>135</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010 3024; FF **1992** I 540).

<sup>136</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010 3024; FF **1992** I 540).

<sup>137</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU **1973** 1738 1750; FF **1971** I 197).

<sup>138</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010 3024; FF **1992** I 540).

<sup>139</sup> Nuovo testo giusta il n. II 8 dell'all. alla LF del 22 mar. 2002 concernente l'adeguamento di disposizioni organizzative del diritto federale, in vigore dal 1° feb. 2003 (RU **2003** 187 188; FF **2001** 3431).



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

## Capo secondo: Personale aeronautico

### Art. 60

I. Licenze

<sup>1</sup> I piloti d'aeromobili, il personale ausiliario indispensabile per la condotta d'un aeromobile, in particolare i navigatori, i radiotelegrafisti di bordo, i meccanici di bordo e le persone che intendono formare personale aeronautico devono, per esercitare la loro attività, essere in possesso di una licenza dell'Ufficio federale, da rinnovarsi periodicamente.

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

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

### Art. 61

II. Tessera d'allievo

<sup>1</sup> Chi intende prepararsi ad un'attività, per la quale è obbligatoria la licenza conformemente all'articolo 60, deve ottenere una tessera d'allievo dall'Ufficio federale.

<sup>2</sup> ...<sup>140</sup>

### Art. 62

III. Certificati stranieri

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

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

### Art. 63

IV. Diritti e obblighi del personale aeronautico

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

<sup>140</sup> Abrogato dal n. I della LF del 17 dic. 1971 (RU 1973 1738, 1974 794; FF 1971 I 197).

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

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

**Art. 64**

I. Entità del  
risarcimento  
1. Norma

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

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

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

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

**Art. 65**

2. Uso illecito

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

**Art. 66**

3. Collisione

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

**Art. 67**

II. Foro

Per le azioni di risarcimento dei danni è competente, a scelta dell'attore:

il tribunale del luogo di domicilio del convenuto, o  
il tribunale del luogo in cui si è verificato il danno.

**Art. 68**

III. Prescrizione

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

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

**Art. 69**IV. Riserva  
del diritto  
contrattuale

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

**Art. 70**V. Garanzia per  
le conseguenze  
della responsabi-  
lità civile1. Obbligo di  
assicurazione

<sup>1</sup> L'esercente di un aeromobile iscritto nella matricola svizzera<sup>141</sup> degli aeromobili deve, con riserva dell'articolo 71, essere assicurato contro la responsabilità civile verso i terzi presso una società autorizzata dal Consiglio federale ad esercitare nella Svizzera questo genere d'assicurazione.

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

**Art. 71**2. Deposito  
e cauzione

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

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

<sup>141</sup> RU 1960 1331

**Art. 72**

3. Aeromobili della Confederazione e dei Cantoni

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

**Art. 73**

4. Aeromobili stranieri

L'obbligo di prestare garanzia per gli aeromobili stranieri è regolato dagli accordi internazionali. In mancanza di tali accordi, l'Ufficio federale può subordinare l'uso dello spazio aereo svizzero alla prestazione anticipata di una garanzia.

**Art. 74**<sup>142</sup>

5. Altre prescrizioni

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

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

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

**Titolo secondo: Diritto di trasporto aereo****Art. 75**<sup>143</sup>

I. In generale

<sup>1</sup> Il Consiglio federale, consultata la Commissione della navigazione aerea, emana le prescrizioni per il trasporto delle persone, dei bagagli, dei beni e degli animali, nonché le prescrizioni sulla responsabilità civile del vettore rispetto ai passeggeri e agli speditori; per tale scopo, esso si attiene ai principi delle convenzioni internazionali vincolanti per la Svizzera.

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

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

<sup>142</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>143</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 24 giu. 1977, in vigore dal 1° gen. 1978 (RU 1977 2110 2115; FF 1976 III 1235).

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

<sup>5</sup> Il Consiglio federale può emanare prescrizioni sull'istituzione di un sistema di indennizzo da parte di un'assicurazione che, in caso di limitazione della somma della responsabilità civile, garantisca a titolo complementare la copertura totale o parziale dei diritti di risarcimento in caso di morte o di lesioni corporali; esso può prevedere che premi corrispondenti siano riscossi al momento della vendita dei biglietti di volo.<sup>144</sup>

### Art. 76

II. Riserva della legislazione postale

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

### Art. 76a<sup>145</sup>

III. Copertura

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

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

## Titolo terzo: Disposizioni comuni sulla responsabilità civile

### Art. 77

I. Assicurazione federale contro gli infortuni

<sup>1</sup> I diritti derivanti dalla presente legge sono garantiti alle persone danneggiate assicurate giusta la legge federale del 20 marzo 1981<sup>146</sup> sull'assicurazione contro gli infortuni. L'assicuratore dispone del diritto di regresso nei confronti degli assicurati conformemente agli

<sup>144</sup> Introdotta dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>145</sup> Introdotta dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>146</sup> RS 832.20

articoli 72–75 della legge federale del 6 ottobre 2000<sup>147</sup> sulla parte generale del diritto delle assicurazioni sociali.<sup>148</sup>

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

### Art. 78

II. Assicurazione militare

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

### Art. 79

III. Diritto delle obbligazioni

Sono applicabili le disposizioni del Codice delle obbligazioni<sup>149</sup>, in quanto gli articoli 64 a 78, come pure le prescrizioni emanate dal Consiglio federale per la loro esecuzione, non dispongono altrimenti.

## Titolo quarto: Sequestro conservativo degli aeromobili

### Art. 80

I. Nozione

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

### Art. 81

II. Esclusione

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

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

<sup>147</sup> RS 830.1

<sup>148</sup> Nuovo testo giusta il n. 5 dell'all. alla LF del 6 ott. 2000 sulla parte generale del diritto delle assicurazioni sociali, in vigore dal 1° gen. 2003 (RS 830.1).

<sup>149</sup> RS 220

debito contratto per compiere il viaggio o di un credito sorto durante il viaggio.

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

### Art. 82

III. Sequestro evitato mediante prestazione di garanzia

<sup>1</sup> Il sequestro conservativo è evitato o immediatamente revocato mediante prestazione di una garanzia sufficiente.

<sup>2</sup> La garanzia è sufficiente allorché copre l'importo del debito e delle spese ed è destinata esclusivamente al pagamento del creditore. Essa è pure sufficiente quando corrisponde al valore dell'aeromobile, se questo valore è inferiore all'importo del debito e delle spese.

### Art. 83

IV. Procedura

<sup>1</sup> In ogni caso la domanda di revoca del sequestro conservativo è decisa con una procedura sommaria e rapida.

<sup>2</sup> I Governi cantonali emanano mediante ordinanza le prescrizioni procedurali necessarie. ...<sup>150</sup>

### Art. 84

V. Risarcimento dei danni cagionati da sequestro conservativo ingiustificato

<sup>1</sup> Quando si è proceduto al sequestro di un aeromobile non sequestrabile nel senso della presente legge, o quando il debitore ha dovuto fornire garanzie per impedire il sequestro o per ottenerne la revoca, il creditore sequestrante risponde conformemente al Codice delle obbligazioni<sup>151</sup> del danno causato all'esercente o al proprietario.

<sup>2</sup> La stessa norma si applica in caso di sequestro conservativo ingiustificato.

<sup>3</sup> L'azione per risarcimento dei danni deve essere promossa davanti al tribunale del luogo di domicilio del convenuto o davanti al tribunale del luogo del sequestro conservativo.

### Art. 85

VI. Riserve

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

<sup>150</sup> Per. 2 abrogato dal n. II 33 della LF del 15 dic. 1989 concernente l'approvazione di atti legislativi dei Cantoni da parte della Confederazione (RU 1991 362; FF 1988 II 1149).

<sup>151</sup> RS 220

**Art. 86**

VII. Aeromobili stranieri

Gli articoli 80 a 85 sono applicabili anche agli aeromobili stranieri, purché lo Stato ove sono iscritti nella matricola<sup>152</sup> garantisca la reciprocità.

**Art. 87**

VIII. Protezione della proprietà industriale

Restano riservate le convenzioni internazionali sulla protezione della proprietà industriale.

**Titolo quinto: Disposizioni penali****Capo primo: Reati****Art. 88**I. Delitti  
1. Divieto di circolazione

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

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

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

**Art. 89**

2. Pilotaggio di un aeromobile munito di contrassegni falsi

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

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

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

<sup>4</sup> È parimente punibile chiunque pilota o fa pilotare fuori della Svizzera un aeromobile indebitamente munito dei contrassegni svizzeri. È applicabile l'articolo 4 capoverso 2 del Codice penale svizzero<sup>153</sup>.

<sup>152</sup> RU 1960 1331

<sup>153</sup> RS 311.0



**Art. 89a**<sup>154</sup>

2a. Inosservanza delle istruzioni di un aeromobile intercettatore

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

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

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

<sup>3</sup> È applicabile l'articolo 4 capoverso 2 del Codice penale svizzero<sup>155</sup>.

**Art. 90**

3. Pericoli cagionati in navigazione

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

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

**Art. 90bis**<sup>156</sup>

4. Facoltà menomate dei membri dell'equipaggio

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

**Art. 91**<sup>157</sup>

II. Contravvenzioni

<sup>1</sup>. Chiunque, intenzionalmente o per negligenza, contravviene alla presente legge, a accordi internazionali sulla navigazione aerea, a prescrizioni d'esecuzione o a una decisione significatagli in virtù di dette disposizioni sotto comminatoria della pena prevista nel presente articolo,

<sup>154</sup> Introdotta dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>155</sup> RS 311.0

<sup>156</sup> Introdotta dal n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738 1750; FF 1971 I 197). Originario art. 44 ter.

<sup>157</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738 1750; FF 1971 I 197).

chiunque non ottempera un obbligo derivante da concessione o autorizzazione accordata in virtù della presente legge, delle sue prescrizioni d'esecuzione o di un accordo internazionale sulla navigazione aerea,

è punito con l'arresto o con la multa fino a ventimila franchi.

2.<sup>158</sup> Nei casi di esigua gravità si può prescindere da ogni pena.

**Art. 91**<sup>bis 159</sup>

IIa. Altre disposizioni penali

Le disposizioni speciali della legge federale del 15 giugno 1934<sup>160</sup> sul diritto penale amministrativo (art. 14 a 18) sono applicabili.

**Art. 92**

III. Provvedimenti amministrativi

1. In generale

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

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

**Art. 93**<sup>161</sup>

2. Ritiro della concessione

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

IV. Persone giuridiche e società commerciali

**Art. 94**<sup>162</sup>

<sup>158</sup> Introdotta dal n. I della LF del 24 giu. 1977 (RU 1977 2110). Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>159</sup> Introdotta dal n. 15 dell'all. al DPA, in vigore dal 1° gen. 1975 (RS 313.0).

<sup>160</sup> RS 313.0

<sup>161</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998, in vigore dal 15 nov. 1998 (RU 1998 2566 2569; FF 1997 III 982).

<sup>162</sup> Abrogata dal n. 15 dell'all. al DPA (RS 313.0).

**Art. 95**<sup>163</sup>

V. Disposizioni generali

<sup>1</sup> Alle contravvenzioni a tenore dell'articolo 91 si applicano le disposizioni generali della legge federale del 22 marzo 1974<sup>164</sup> sul diritto penale amministrativo.

<sup>2</sup> Alle altre infrazioni si applicano le disposizioni generali del Codice penale svizzero<sup>165</sup>.

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

**Art. 96**<sup>166</sup>I. Applicabilità per territorio delle disposizioni penali  
1. Massima

Con riserva degli articoli 89 capoverso 4, 97 e 97<sup>bis</sup> della presente legge, o degli articoli 4 a 6 del Codice penale svizzero<sup>167</sup>, le disposizioni penali sono applicabili soltanto a chi ha commesso un reato nella Svizzera.

**Art. 97**<sup>168</sup>

2. Reati a bordo di aeromobili svizzeri

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

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

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

<sup>4</sup> L'articolo 6 numero 2 del Codice penale svizzero<sup>169</sup> è applicabile indipendentemente dalla cittadinanza dell'autore.

**Art. 98**

II. Giurisdizione

<sup>1</sup> Con riserva del capoverso 2 i reati commessi a bordo di un aeromobile soggiacciono alla giurisdizione penale federale.<sup>170</sup>

<sup>163</sup> Nuovo testo giusta il n. 15 dell'all. al DPA, in vigore dal 1° gen. 1975 (RS **313.0**).

<sup>164</sup> RS **313.0**

<sup>165</sup> RS **311.0**

<sup>166</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 24 giu. 1977, in vigore dal 1° gen. 1978 (RU **1977** 2110 2115; FF **1976** III 1235).

<sup>167</sup> RS **311.0**

<sup>168</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 24 giu. 1977, in vigore dal 1° gen. 1978 (RU **1977** 2110 2115; FF **1976** III 1235).

<sup>169</sup> RS **311.0**

<sup>170</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU **1973** 1738 1750; FF **1971** I 197).

<sup>2</sup> Le contravvenzioni a tenore dell'articolo 91 sono perseguite e giudicate dall'Ufficio federale secondo le norme procedurali della legge federale del 22 marzo 1974<sup>171</sup> sul diritto penale amministrativo.<sup>172</sup>

<sup>3</sup> Se i reati sono stati commessi a bordo di un aeromobile straniero sopra il territorio svizzero o a bordo di un aeromobile svizzero fuori della Svizzera, l'autorità svizzera competente a procedere penalmente può rinunciare al procedimento penale.<sup>173</sup>

### Art. 99

III. Attribuzioni del comandante

<sup>1</sup> Se un reato è commesso a bordo di un aeromobile svizzero, il comandante deve raccogliere ed assicurare le prove.<sup>174</sup>

<sup>2</sup> Egli compie, fino al momento dell'arrivo delle autorità competenti, gli atti d'inchiesta che non soffrono indugio.<sup>175</sup>

<sup>3</sup> È autorizzato a perquisire i passeggeri e i membri dell'equipaggio nonché a sequestrare gli oggetti che possono servire di prova.<sup>176</sup>

<sup>4</sup> Se vi è pericolo nel ritardo, il comandante ha il diritto di procedere al fermo delle persone sospette.<sup>177</sup>

<sup>5</sup> Sono applicabili per analogia gli articoli 39, 40 e 45 a 52 della legge federale del 22 marzo 1974<sup>178</sup> sul diritto penale amministrativo circa l'interrogatorio dell'imputato, la raccolta di informazioni orali, l'attuazione di provvedimenti coattivi, il sequestro, la perquisizione e il fermo.<sup>179</sup>

### Art. 100

IV. Obbligo di denuncia

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

### Art. 100<sup>bis</sup><sup>180</sup>

V. Prove dimidenti per prevenire attentati

<sup>1</sup> Ove esistano sospetti che possa essere commesso un attentato su un aeromobile in partenza dalla Svizzera, il comandante di polizia competente per l'aerodromo ha diritto di ordinare un controllo e,

<sup>171</sup> RS 313.0

<sup>172</sup> Nuovo testo giusta il n. 15 dell'all. al DPA, in vigore dal 1° gen. 1975 (RS 313.0).

<sup>173</sup> Nuovo testo giusta il n. 15 dell'all. al DPA, in vigore dal 1° gen. 1975 (RS 313.0).

<sup>174</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738 1750; FF 1971 I 197).

<sup>175</sup> Nuovo testo giusta il n. 15 dell'all. al DPA, in vigore dal 1° gen. 1975 (RS 313.0).

<sup>176</sup> Nuovo testo giusta il n. 15 dell'all. al DPA, in vigore dal 1° gen. 1975 (RS 313.0).

<sup>177</sup> Nuovo testo giusta il n. 15 dell'all. al DPA, in vigore dal 1° gen. 1975 (RS 313.0).

<sup>178</sup> RS 313.0

<sup>179</sup> Introdotto dal n. 15 dell'all. al DPA, in vigore dal 1° gen. 1975 (RS 313.0).

<sup>180</sup> Introdotto dal n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738 1750; FF 1971 I 197). Originario art. 44 ter.

all'occorrenza, la perquisizione dell'aeromobile. Su richiesta della polizia cantonale, l'equipaggio e il personale dell'infrastruttura sono tenuti a coadiuvare gli organi di polizia nell'esecuzione di tali provvedimenti.

<sup>2</sup> Ove esistano sospetti che possa essere commesso un attentato mediante invii postali o bagaglio aerei, il comandante di polizia menzionato al capoverso 1 ha diritto di ordinare un controllo e se necessario la perquisizione degli invii postali o del bagaglio di cui si tratta. I servizi della Posta svizzera e i loro agenti devono consegnare alla polizia cantonale gli invii postali sospetti.<sup>181</sup>

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

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

<sup>5</sup> La responsabilità per i danni inerenti alle operazioni di controllo è disciplinata secondo le disposizioni della legge federale del 14 marzo 1958<sup>182</sup> sulla responsabilità della Confederazione, dei membri delle autorità federali e dei funzionari federali.

#### **Art. 100**<sup>ter183</sup>

VI. Accertamento dell'ebrietà e di altri stati analoghi

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

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

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

<sup>181</sup> Nuovo testo giusta il n. 18 dell'all. alla LF del 30 apr. 1997 sull'organizzazione delle poste, in vigore dal 1° gen. 1998 (RS **783.1**).

<sup>182</sup> RS **170.32**

<sup>183</sup> Introdotto dal n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU **1973** 1738 1750; FF **1971** I 197). Originario art. 44 ter.

## Parte terza: Promovimento della navigazione aerea

### Art. 101<sup>184</sup>

I. Prestazioni della Confederazione  
1. Alle imprese del traffico di linea<sup>185</sup>

<sup>1</sup> La Confederazione può concedere sussidi o prestiti alla navigazione aerea svizzera per l'esercizio di linee aeree regolari.<sup>186</sup>

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

### Art. 101a<sup>187</sup>

2. Agli aerodromi

<sup>1</sup> La Confederazione può concedere prestiti con interessi e condizioni d'ammortamento preferenziali per migliorie e ampliamenti degli aeroporti di Basilea-Mulhouse, Ginevra e Zurigo sino a concorrenza del 25 per cento delle spese di costruzione; se motivi importanti lo giustificano, essa può in via eccezionale superare questo limite.

<sup>2</sup> La Confederazione può concedere prestiti con interessi preferenziali sino a concorrenza del 25 per cento:

- a. delle spese di costruzione, di installazione, di miglioria o di ampliamento di aerodromi che servono principalmente al traffico commerciale regionale oppure servono in ampia misura all'istruzione e al perfezionamento aeronautici o alla Scuola svizzera di aviazione da trasporto;
- b. delle indennità che devono essere versate per le restrizioni della proprietà fondiaria giusta l'articolo 44 capoverso 1.

### Art. 102<sup>188</sup>

II. Partecipazioni

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

<sup>184</sup> Nuovo testo giusta il n. I 62 della LF del 14 dic. 1984 sui provvedimenti di risparmio 1984, in vigore dal 1° gen. 1986 (RU 1985 660; FF 1984 I 1013).

<sup>185</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>186</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>187</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>188</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 17 dic. 1971, in vigore dal 1° gen. 1974 (RU 1973 1738 1750; FF 1971 I 197).

**Art. 103**<sup>189</sup>III. Esame degli  
aiuti pubblici

<sup>1</sup> La Commissione della concorrenza esamina la compatibilità con l'articolo 13 dell'accordo del 21 giugno 1999<sup>190</sup> tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo:

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

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

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

**Art. 103a**<sup>191</sup>IV. Istruzione e  
perfezionamento  
aeronautici

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

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

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

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

<sup>189</sup> Abrogato giusta il n. I della LF del 26 giu. 1998 (RU **1998** 2566; FF **1997** III 982). Nuovo testo giusta il n. I della LF del 19 mar. 2004, in vigore dal 1° set. 2004 (RU **2004** 3867 3868; FF **2003** 5424).

<sup>190</sup> RS **0.748.127.192.68**

<sup>191</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU **1994** 3010 3024; FF **1992** I 540).

**Art. 103b**<sup>192</sup>

V. Scuola  
svizzera di  
aviazione da  
trasporto  
1. in generale

<sup>1</sup> La Confederazione istituisce una Scuola svizzera di aviazione da trasporto o impartisce il mandato di gestirne una per suo conto.

<sup>2</sup> La Scuola svizzera di aviazione da trasporto è destinata all'istruzione del personale aeronautico che abbisogna di una licenza personale dell'Ufficio federale per esercitare la propria attività.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale stabilisce i dettagli dei compiti, delle condizioni di ammissione, dell'esercizio e della ripartizione dei costi.

**Art. 103c**<sup>193</sup>

2. Sorveglianza

La Scuola sottostà alla sorveglianza dell'Ufficio federale.

**Art. 103d**<sup>194</sup>

3. Prestazioni  
finanziarie

Il Dipartimento disciplina le prestazioni finanziarie degli allievi e delle imprese di navigazione aerea alla Scuola.

**Parte quarta: Applicazione e disposizioni finali****Art. 104**<sup>195</sup>

I. Riserva della  
legislazione sulle  
telecomunica-  
zioni

Sono fatte salve le disposizioni della legislazione sulle telecomunicazioni.

**Art. 105**

II. Riserva della  
legislazione  
doganale

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

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

**Art. 106**

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

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

<sup>192</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>193</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>194</sup> Introdotto dal n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

<sup>195</sup> Nuovo testo giusta il n. 18 dell'all. alla LF del 30 apr. 1997 sull'organizzazione delle poste, in vigore dal 1° gen. 1998 (RS 783.1).



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

### Art. 107

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

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

### Art. 107a<sup>196</sup>

IIIa. Protezione dei dati

<sup>1</sup> L'Ufficio federale tratta i dati personali necessari all'applicazione della presente legge, compresi i dati:

- a. sui procedimenti amministrativi e penali, nonché sulle sanzioni secondo la presente legge; e
- b. sull'attitudine (certificato di buona condotta e estratto del casellario giudiziale), la capacità e la salute delle persone attive nell'aviazione civile.

<sup>2</sup> In singoli casi comunica i dati ad altre autorità, nella misura necessaria all'esecuzione delle leggi applicate da tali autorità oppure della presente legge.

<sup>3</sup> Può conservare i dati in forma elettronica.

### Art. 108

IV. Norme speciali

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

- a. gli aeromobili di Stato che non sono aeromobili militari;
- b. gli aeromobili senza motore;
- c. gli aeromobili a motore senza occupanti;
- d. gli aeromobili a motore con occupanti e il cui peso o carico alare sono minimi.<sup>197</sup>

<sup>196</sup> Introdotto dal n. I 13 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071 3124; FF 1998 2029).

<sup>197</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 18 giu. 1993, in vigore dal 1° gen. 1995 (RU 1994 3010 3024; FF 1992 I 540).

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

#### Art. 109

V. Esecuzione di accordi internazionali e adattamento allo sviluppo tecnico

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

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

#### Art. 110

VI. Disposizione abrogativa

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

- a. il decreto del Consiglio federale del 27 gennaio 1920<sup>198</sup> che regola la circolazione aerea in Svizzera e le prescrizioni esecutive emanate dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni e dall'Ufficio federale;
- b. le prescrizioni del Consiglio federale del 24 gennaio 1921<sup>199</sup> concernenti la circolazione degli aeromobili sopra e sulle acque.

#### Art. 111

VII. Entrata in vigore.  
Esecuzione

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

Data dell'entrata in vigore: 15 giugno 1950<sup>200</sup>

<sup>198</sup> [RU 36 183]

<sup>199</sup> [RU 37 84]

<sup>200</sup> DCF del 5 giu. 1950 (RU 1950 I 504).

### **Disposizioni finali della modificazione del 17 dicembre 1971<sup>201</sup>**

#### III

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

<sup>2</sup> Le procedure giusta l'articolo 44 che, al momento dell'entrata in vigore della presente legge<sup>202</sup>, sono avviate secondo il diritto cantonale nell'intento di istituire zone di sicurezza o di rumore vanno portate a termine secondo il diritto cantonale.

#### IV

Dopo due anni dall'entrata in vigore della presente legge<sup>203</sup>, l'iscrizione di aeromobili cui è applicabile l'articolo 53 è cancellata d'ufficio dalla matricola se il proprietario o l'esercente non rispondono alle prescrizioni di detto articolo.

#### V

La consegna del certificato di rumore previsto nell'articolo 56 capoverso 1 lettera *c* può essere attuata successivamente per le diverse categorie d'aeromobili.

### **Disposizioni finali della modificazione del 26 giugno 1998<sup>204</sup>**

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

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

<sup>201</sup> RU 1973 1738; FF 1971 I 197

<sup>202</sup> Questa legge è entrata in vigore il 1° gen. 1974, salvo l'art. 34 che è entrato in vigore il 23 nov. 1973 (RU 1973 1750).

<sup>203</sup> Questa legge è entrata in vigore il 1° gen. 1974, salvo l'art. 34 che è entrato in vigore il 23 nov. 1973 (RU 1973 1750).

<sup>204</sup> RU 1998 2566; FF 1997 III 982

**Disposizioni finali della modificazione del 18 giugno 1999<sup>205</sup>**

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

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

<sup>205</sup> RU 1999 3071; FF 1998 2029