

Ordinanza concernente il servizio della sicurezza aerea (OSA)

del 18 dicembre 1995 (Stato 1° agosto 2024)

Il Consiglio federale svizzero,

visti gli articoli 10a capoverso 2, 40–40g, 49, 101b, 107a capoverso 4 e 108a capoverso 3 della legge federale del 21 dicembre 1948¹ sulla navigazione aerea (LNA);

visti gli articoli 37a–37f della legge federale del 22 marzo 1985² concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin);

in esecuzione della Convenzione del 7 dicembre 1944³ relativa all'aviazione civile internazionale (Convenzione di Chicago);

in esecuzione dell'Accordo multilaterale del 12 febbraio 1981⁴ sulle tasse di rotta; in esecuzione dell'Accordo del 21 giugno 1999⁵ tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo,

in particolare del regolamento (CE) n. 549/2004⁶, del regolamento (CE) n. 550/2004⁷, del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013⁸ e del regolamento di esecuzione (UE) 2021/665⁹,¹⁰

¹ RS 748.0

² RS 725.116.2

³ RS 0.748.0

⁴ RS 0.748.112.12

⁵ RS 0.748.127.192.68

⁶ Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro»), nella versione vincolante per la Svizzera conformemente al numero 5 dell'allegato all'Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo (RS 0.748.127.192.68).

⁷ Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi»), nella versione vincolante per la Svizzera conformemente al numero 5 dell'allegato all'Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo (RS 0.748.127.192.68).

⁸ Regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea, nella versione vincolante per la Svizzera conformemente al numero 5 dell'allegato all'Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo (RS 0.748.127.192.68).

⁹ Regolamento di esecuzione (UE) 2021/665 della Commissione, del 22 aprile 2021, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 per quanto riguarda i requisiti per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo nello spazio aereo U-space designato nello spazio aereo controllato, nella versione vincolante per la Svizzera conformemente al numero 3 dell'allegato all'Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo (RS 0.748.127.192.68).

¹⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 14 giu. 2024, in vigore dal 1° ago. 2024 (RU 2024 297).

ordina:

Capitolo 1¹¹:¹² Disposizioni generali

Sezione 1: Compiti della sicurezza aerea

Art. 1 Servizio della sicurezza aerea

Il servizio della sicurezza aerea comprende i seguenti servizi:

- | | | |
|----|---|---|
| a. | Gestione del traffico aereo (Air Traffic Management; ATM) | Gestione dello spazio aereo (lett. b), gestione dei flussi e delle capacità del traffico aereo (lett. c) e servizi della navigazione aerea (lett. d). |
| b. | Gestione dello spazio aereo (Airspace Management; ASM) | Gestione degli spazi aerei, delle rotte dei servizi della navigazione aerea (rotte ATS), delle zone regolamentate, delle zone pericolose e delle zone vietate, delle zone con obbligo di comunicazione via transponder o via radio nonché delle zone temporaneamente riservate e di quelle temporaneamente segregate. |
| c. | Gestione dei flussi e delle capacità del traffico aereo (Air Traffic Flow and Capacity Management; ATFCM) | Gestione dei flussi e delle capacità del traffico aereo d'intesa con i fornitori dei servizi di cui alle lettere e ed f nonché con l'Unità centrale europea di gestione dei flussi di traffico aereo. |
| d. | Servizi della navigazione aerea (Air Traffic Services; ATS) | Servizi di controllo del traffico aereo (lett. e), servizio d'informazione di volo (lett. f) e servizio d'allarme (lett. g). |
| e. | Servizi di controllo del traffico aereo (Air Traffic Control Services; ATC) | Servizio di controllo dei voli in rotta, degli avvicinamenti, dei decolli e d'aerodromo. |
| f. | Servizio d'informazione di volo (Flight Information Service; FIS) | Offerta d'informazioni di volo per l'intero traffico aereo, compreso il servizio d'informazione di volo d'aerodromo (Aerodrome Flight Information Service; AFIS). |

¹¹ L'unità di partizione «Sezione» è stata sostituita da «Capitolo» in tutto il presente testo giusta il n. I dell'O del 29 giu. 2011, in vigore dal 1° ago. 2011 (RU **2011** 3503).

¹² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 17 ott. 2018, in vigore dal 1° gen. 2019 (RU **2018** 3869). Correzione del 1° ott. 2019 (RU **2019** 3083).

- | | | |
|----|---|--|
| g. | Servizio d'allarme (Alerting Service; ALS) | Allerta e sostegno dei servizi competenti in caso di aeromobili che necessitano dell'intervento dei servizi di ricerca e di salvataggio. |
| h. | Servizi di telecomunicazione, navigazione e sorveglianza (Communication, Navigation and Surveillance Services; CNS) | |
| i. | Servizio di telecomunicazione | Garanzia delle comunicazioni terra-terra e terra-bordo per il servizio di controllo del traffico aereo. |
| j. | Servizio di navigazione | Fornitura dei dati di posizione degli aeromobili. |
| k. | Servizio di sorveglianza | Determinazione della posizione di aeromobili. |
| l. | Servizio d'informazione aeronautica | Ricezione, conservazione, trattamento, aggiornamento, diffusione, messa a disposizione, trasmissione, storicizzazione e archiviazione di dati e informazioni aeronautici, compresa l'allestimento di carte aeronautiche, nonché realizzazione e utilizzo di un'applicazione per la preparazione dei voli basata su Internet. |
| m. | Servizio di meteorologia aeronautica | Ricezione, conservazione, trattamento, aggiornamento, diffusione, messa a disposizione, trasmissione, storicizzazione e archiviazione di dati e informazioni di meteorologia aeronautica. |

Art. 1a Prestazioni di supporto

Le seguenti prestazioni di supporto sono parte integrante dei servizi di cui all'articolo 1:

- a. installazione, esercizio e manutenzione dell'infrastruttura necessaria per la fornitura dei servizi;
- b. radiomisure;
- c. primi accertamenti relativi a ombreggiature, riflessi e disturbi elettromagnetici di impianti della sicurezza aerea dovuti a ostacoli alla navigazione aerea.

Art. 1b Servizio di valutazione delle procedure di volo

Il servizio di valutazione delle procedure di volo comprende l'elaborazione e la modifica nonché la verifica degli itinerari di volo e delle procedure di avvicinamento e di decollo secondo le regole del volo strumentale.

Sezione 2: Esercizio**Art. 2** Struttura dello spazio aereo e precedenza di utilizzazione

¹ Previa consultazione dell'autorità per l'aviazione militare (Military Aviation Authority; MAA), delle Forze aeree e di «Skyguide Società anonima svizzera per i servizi della navigazione aerea civili e militari» (Skyguide) nonché di altri fornitori di servizi della sicurezza aerea interessati (fornitori di servizi), l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) definisce la struttura dello spazio aereo nonché l'attribuzione delle classi dello spazio aereo e provvede alla loro pubblicazione nel Manuale d'informazione aeronautica (Aeronautical Information Publication; AIP).¹³

² Nell'utilizzazione dello spazio aereo occorre tenere conto in egual misura degli interessi civili e militari nazionali.

³ Allo scopo di risolvere conflitti d'interessi, d'intesa con la MAA¹⁴ e dopo aver consultato Skyguide e altri fornitori di servizi interessati, l'UFAC emana istruzioni concernenti la gestione dello spazio aereo, in particolare in merito alla precedenza di utilizzazione.

Art. 3 Prescrizioni d'esercizio

¹ Le norme e raccomandazioni dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI), stipulate negli allegati 1–4, 6 e 7, 10–15, 17 e 19 alla Convenzione di Chicago, nonché le relative procedure complementari si applicano direttamente allo svolgimento dei servizi della sicurezza aerea e al disciplinamento delle tasse. Sono fatte salve le deroghe pubblicate nell'AIP.

² D'intesa con la MAA, l'UFAC emana istruzioni tecniche o d'esercizio complementari. Per i settori puramente militari, la MAA può, d'intesa con l'UFAC, emanare istruzioni supplementari.

³ Prima di emanare, modificare o abrogare prescrizioni di diritto aeronautico concernenti il servizio della sicurezza aerea, occorre consultare i fornitori di servizi interessati. Essi possono sottoporre all'UFAC o alla MAA proposte o suggerimenti.¹⁵

¹³ Nuovo testo giusta l'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU **2023** 560).

¹⁴ Nuova espressione giusta l'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU **2023** 560). Di detta mod. é tenuto conto unicamente nelle disp. menzionate nella RU.

¹⁵ Nuovo testo giusta l'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU **2023** 560).

Art. 3a Convenzioni sulle prestazioni

Le modalità relative ai servizi da fornire sono convenute tra i fornitori di servizi e la clientela nel rispetto delle prescrizioni nazionali e internazionali; l'UFAC e la MAA partecipano alle trattative. Nel caso le parti non riescano a giungere a un accordo, l'UFAC decide d'intesa con la MAA e previa consultazione dei partecipanti.

Art. 4 Obblighi di notifica

¹ I fornitori di servizi notificano immediatamente all'UFAC i seguenti eventi:

- a. eventi che devono essere notificati secondo le prescrizioni dell'UE, in particolare secondo il regolamento (UE) n. 376/2014¹⁶ e il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018¹⁷ nella versione vincolante per la Svizzera secondo il numero 3 dell'allegato all'Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo;
- b. infrazioni alle istruzioni dei fornitori di prestazioni dei servizi di controllo del traffico aereo;
- c. irregolarità tecniche o di esercizio che possono ripercuotersi considerevolmente sull'adempimento dei compiti assegnati;
- d. eventi che pregiudicano la sicurezza dei servizi della sicurezza aerea.

² Se sono coinvolti aeromobili militari, l'UFAC informa la MAA.

³ L'UFAC emana istruzioni tecniche complementari concernenti la portata, la forma, il contenuto e il processo relativi alle notifiche.

⁴ I fornitori di servizi notificano immediatamente alla MAA i seguenti eventi:

- a. irregolarità tecniche o di esercizio dell'infrastruttura militare secondo l'articolo 1a lettera a che possono ripercuotersi considerevolmente sull'adempimento dei compiti assegnati;
- b. eventi che pregiudicano la sicurezza dei servizi della sicurezza aerea per il traffico aereo militare.¹⁸

⁵ Se sono coinvolti aeromobili civili, la MAA informa l'UFAC.¹⁹

¹⁶ Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42 CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione.

¹⁷ Regolamento di esecuzione (UE) n. 2015/1018 della Commissione del 29 giugno 2015 che stabilisce un elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'aviazione civile che devono essere obbligatoriamente segnalati a norma del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio.

¹⁸ Introdotto dall'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU 2023 560).

¹⁹ Introdotto dall'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU 2023 560).

⁶ La MAA emana istruzioni tecniche complementari concernenti la portata, la forma, il contenuto e il processo relativi alle notifiche nell'ambito militare.²⁰

Art. 4a Voli militari

¹ Le Forze aeree assicurano la condotta strategica delle missioni militari e delegano la loro esecuzione a Skyguide.

² Le Forze aeree e Skyguide disciplinano di comune accordo i rapporti di proprietà degli impianti e degli edifici necessari per adempiere i compiti nell'ambito dei voli militari.

Art. 4b Situazioni particolari e straordinarie

¹ In situazioni particolari o straordinarie, i servizi della sicurezza aerea destinati all'aviazione civile sono assicurati finché è necessario.

² Il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS) prende le misure necessarie di comune accordo con il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC).

Art. 4c Collaborazione con autorità nazionali ed estere

¹ L'UFAC svolge i negoziati con autorità o organizzazioni nazionali o estere nella misura in cui non riguardino solo interessi puramente militari; Skyguide può partecipare a tali negoziati. L'UFAC può anche incaricare Skyguide di condurre i negoziati in casi specifici.

² Può affidare determinati servizi destinati ad aerodromi svizzeri vicini alla frontiera a fornitori di servizi esteri.

³ Se i negoziati dell'UFAC con autorità estere riguardano interessi militari o il traffico aereo militare, occorre coinvolgere le Forze aeree e la MAA.²¹

⁴ Per le questioni che riguardano sia il traffico aereo civile che quello militare, l'UFAC e la MAA coordinano le modalità della collaborazione e la ripartizione delle responsabilità.²²

²⁰ Introdotto dall'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU 2023 560).

²¹ Introdotto dall'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU 2023 560).

²² Introdotto dall'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU 2023 560).

Sezione 3: Lingua delle conversazioni radiotelefoniche

Art. 5²³ Lingua delle conversazioni radiotelefoniche nelle zone di confine per i voli strumentali e i voli a vista commerciali

¹ Nelle zone all'interno delle quali Skyguide o terzi secondo l'articolo 9a forniscono servizi transfrontalieri, l'UFAC, su domanda di Skyguide o dell'esercente dell'aeroporto, autorizza deroghe al principio di cui all'articolo 10a capoverso 1 LNA per i voli strumentali e i voli a vista commerciali, purché il richiedente provi che la sicurezza aerea è garantita nel caso in cui sia utilizzata un'altra lingua oltre all'inglese.

² Se servizi della sicurezza aerea nello spazio aereo svizzero sono stati delegati a fornitori di servizi esteri che, su territorio estero, offrono prestazioni in più lingue, tali servizi nel settore transfrontaliero della sicurezza aerea sono ammessi anche nello spazio aereo svizzero.

Art. 5a²⁴ Lingua delle conversazioni radiotelefoniche con Swiss Radar per i voli a vista

Le conversazioni radiotelefoniche con Swiss Radar si tengono in inglese. Sono fatte salve le deroghe pubblicate nell'AIP.

Capitolo 2: Compiti della sicurezza aerea²⁵

Sezione 1: Skyguide²⁶

Art. 6²⁷ Compiti

¹ Skyguide svolge i compiti della sicurezza aerea secondo l'allegato 1, fatta salva la delega dei compiti di cui agli articoli 40b e 40b^{bis} LNA. È inoltre autorità ATS (ATS-Authority) ai sensi degli allegati 2 e 11²⁸ alla Convenzione di Chicago.

² D'intesa con la MAA e le Forze aeree e dopo aver sentito Skyguide, l'UFAC può in singoli casi obbligare temporaneamente quest'ultima a fornire altri servizi in materia di sicurezza aerea, designando il debitore dei costi.²⁹

²³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 16 feb. 2022, in vigore dal 1° mag. 2022 (RU 2022 231).

²⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 16 feb. 2022, in vigore dal 1° mag. 2022 (RU 2022 231).

²⁵ Originario avanti art. 5. Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 17 ott. 2018, in vigore dal 1° gen. 2019 (RU 2018 3869).

²⁶ Introdotta dal n. I dell'O del 17 ott. 2018, in vigore dal 1° gen. 2019 (RU 2018 3869).

²⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 17 ott. 2018, in vigore dal 1° gen. 2019 (RU 2018 3869).

²⁸ Questi documenti possono essere ordinati o ottenuti tramite abbonamento presso l'OACI: www.icao.int

²⁹ Nuovo testo giusta l'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU 2023 560).

Art. 6a³⁰ Limitazioni della collaborazione secondo l'articolo 40b capoverso 3 LNA

¹ Per limitazioni insostenibili per il servizio della sicurezza aerea ai sensi dell'articolo 40b capoverso 3 LNA si intendono:

- a. interruzioni o altre limitazioni della continuità dei servizi;
- b. pregiudizi per la qualità o la redditività dei servizi della sicurezza aerea secondo l'allegato 1.

² Per servizi della sicurezza aerea d'importanza nazionale secondo l'articolo 40b capoverso 4 LNA si intendono:

- a. servizi della sicurezza aerea e condotta strategica per l'aviazione militare;
- b. servizi di controllo d'aerodromo degli aeroporti nazionali;
- c. servizi di controllo degli avvicinamenti e dei decolli degli aeroporti nazionali;
- d. servizi di controllo dei voli in rotta, se necessari per i voli da e verso la Svizzera;
- e. servizi di telecomunicazione, navigazione e sorveglianza necessari per la fornitura dei servizi della sicurezza aerea di cui alle lettere a–d;
- f. servizi d'informazione aeronautica necessari per la fornitura dei servizi della sicurezza aerea di cui alle lettere a-e e per lo svolgimento di voli secondo le regole del volo strumentale;
- g. installazione, esercizio e manutenzione dell'infrastruttura necessaria per la fornitura dei servizi della sicurezza aerea di cui alle lettere a–f.

Art. 7 Formazione

¹ Skyguide provvede alla formazione del suo personale.³¹ Può formare controllori della navigazione aerea conformemente alle prescrizioni legali e può anche mettere a disposizione di terzi i suoi servizi per la formazione del personale.

² L'UFAC e le Forze aeree possono obbligare Skyguide a formare, contro remunerazione, il personale della sicurezza aerea di terzi.³²

Art. 8³³ Contratti collettivi di lavoro

Skyguide deve vigilare affinché il servizio della sicurezza aerea non venga intralciato da scioperi, serrate o boicottaggi o da altre misure rivendicative.³⁴ A seconda delle possibilità, conclude a tal fine contratti collettivi di lavoro con il suo personale.

³⁰ Introdotto dal n. I dell'O del 17 ott. 2018, in vigore dal 1° gen. 2019 (RU **2018** 3869).

³¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 gen. 2001, in vigore dal 1° gen. 2001 (RU **2001** 514).

³² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 gen. 2001, in vigore dal 1° gen. 2001 (RU **2001** 514).

³³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 19 mag. 1999, in vigore il 1° giu. 1999 (RU **1999** 1722).

³⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 gen. 2001, in vigore dal 1° gen. 2001 (RU **2001** 514).

Art. 9³⁵ Finanziamento

Skyguide finanzia i suoi compiti segnatamente per mezzo:

- a. della riscossione di tasse (art. 49 LNA);
- b. degli indennizzi previsti dalle convenzioni internazionali;
- c. dei contributi della Confederazione per la copertura delle perdite di proventi all'estero (art. 12);
- c^{bis},³⁶ dei contributi della Confederazione per servizi nell'ambito dello U-space (art. 12a);
- d. degli indennizzi della Confederazione per i voli esenti da tasse (art. 34);
- e. degli indennizzi della Confederazione per i voli militari (art. 37);
- f. degli introiti provenienti da altre prestazioni.

Sezione 2:³⁷**Delega della fornitura di servizi della sicurezza aerea locali****Art. 9a** Servizi della sicurezza aerea locali

¹ Gli esercenti degli aerodromi e Skyguide possono fornire essi stessi o far svolgere a terzi sotto la propria responsabilità i seguenti servizi della sicurezza aerea locali:

- a. servizi di controllo d'aerodromo (all. 1 n. 2.3.2 e 2.3.3);
- b. AFIS (all. 1 n. 3.2);
- c. servizi di telecomunicazione e di navigazione d'aerodromo (all. 1 n. 5.1 e 5.2).

² L' esercente dell'aerodromo provvede affinché l'informazione concernente la delega dei servizi della sicurezza aerea sia pubblicata nell'AIP.

Art. 9b Autorizzazione dell'UFAC

¹ L'UFAC autorizza la delega all' esercente dell'aerodromo o il conferimento a terzi dei servizi della sicurezza aerea locali se:

- a. la fornitura dei servizi della sicurezza aerea d'importanza nazionale secondo l'articolo 6a capoverso 2 non subisce limitazioni insostenibili ai sensi dell'articolo 6a capoverso 1;
- b. la fattibilità e la redditività della delega sono dimostrate;
- c. i requisiti di certificazione determinanti del fornitore di servizi previsto sono dimostrati;

³⁵ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 giu. 2011, in vigore dal 1° ago. 2011 (RU **2011** 3503).

³⁶ Introdotta dal n. I dell'O del 16 feb. 2022 (RU **2022** 231). Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 14 giu. 2024, in vigore dal 1° ago. 2024 (RU **2024** 297).

³⁷ Introdotta dal n. I dell'O del 17 ott. 2018, in vigore dal 1° gen. 2019 (RU **2018** 3869).

- d. vi è la prova che la sicurezza aerea prima e dopo la delega è garantita;
- e. il DATEC ha dato il suo consenso, d'intesa con il DDPS e previa consultazione dell'Amministrazione federale delle finanze.

² La domanda dell'esercente dell'aerodromo o di Skyguide deve contenere i seguenti dati:

- a. prove dell'adempimento delle condizioni di cui al capoverso 1;
- b. un piano di attuazione contenente lo scadenario delle tappe principali e la data prevista di messa in esercizio;
- c. una descrizione della portata e dell'offerta dei servizi e dell'infrastruttura della sicurezza aerea dopo la loro presa a carico.

Sezione 3:³⁸ Servizio di meteorologia aeronautica

Art. 9c MeteoSvizzera

L'Ufficio federale di meteorologia e climatologia (MeteoSvizzera) garantisce il servizio civile di meteorologia aeronautica secondo l'articolo 1 lettera m ed è autorità meteorologica (Meteorological Authority) ai sensi dell'allegato 3³⁹ alla Convenzione di Chicago. Il DATEC fissa le modalità d'intesa con il Dipartimento federale dell'interno.

Capitolo 3:⁴⁰ Finanziamento del servizio della sicurezza aerea

Sezione 1: Disposizioni generali

Art. 10⁴¹ Limitazione del campo d'applicazione del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013

In applicazione dell'articolo 1 paragrafo 5 del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013, il regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013 non vale per gli aerodromi della categoria II secondo l'articolo 25.

Art. 11 Limitazione delle sovvenzioni incrociate

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

³⁸ Introdotta dal n. I dell'O del 17 ott. 2018, in vigore dal 1° gen. 2019 (RU **2018** 3869).

³⁹ Questi documenti possono essere ordinati o richiesti in abbonamento presso l'OACI: www.icao.int

⁴⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 giu. 2011, in vigore dal 1° ago. 2011 (RU **2011** 3503).

⁴¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 13 gen. 2016, in vigore dal 1° feb. 2016 (RU **2016** 313).

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

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

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

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

² Un'impresa di revisione sotto sorveglianza statale secondo l'articolo 7 della legge del 16 dicembre 2005⁴² sui revisori (LSR) e l'UFAC esaminano l'ammontare effettivo delle perdite di proventi al termine dell'esercizio. I costi dell'esame sono a carico di Skyguide.⁴³

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

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

⁵ L'UFAC conclude con Skyguide ogni anno un accordo d'indennizzo

Art. 12a⁴⁴ Assunzione da parte della Confederazione dei costi di Skyguide nell'ambito dello U-space⁴⁵

¹ La Confederazione può indennizzare Skyguide, nei limiti dei crediti stanziati, per i costi annuali dovuti ai servizi nell'ambito dello U-space. Per l'allestimento del preventivo Skyguide comunica all'UFAC una stima dei costi presumibili di questi servizi.⁴⁶

² Un'impresa di revisione sotto sorveglianza statale secondo l'articolo 7 LSR⁴⁷ e l'UFAC esaminano l'ammontare effettivo dei costi al termine dell'esercizio. I costi dell'esame sono a carico di Skyguide.

⁴² RS 221.302

⁴³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 16 feb. 2022, in vigore dal 1° mag. 2022 (RU 2022 231).

⁴⁴ Introdotto dal n. I dell'O del 16 feb. 2022, in vigore dal 1° mag. 2022 (RU 2022 231).

⁴⁵ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 14 giu. 2024, in vigore dal 1° ago. 2024 (RU 2024 297).

⁴⁶ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 14 giu. 2024, in vigore dal 1° ago. 2024 (RU 2024 297).

⁴⁷ RS 221.302

³ Se dall'esame risulta che nell'anno considerato la Confederazione ha versato indennizzi più elevati dei costi effettivi, la differenza è addebitata a Skyguide nell'anno successivo.

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

⁵ L'UFAC conclude con Skyguide ogni anno un accordo d'indennizzo. Questo disciplina in particolare il volume di servizi previsto nell'anno in questione, i contributi a carico della Confederazione e le modalità di pagamento.

⁶ L'UFAC verifica dopo tre anni se e in quale misura la Confederazione deve continuare a indennizzare i costi per questi servizi.

Art. 13 Disposizioni generali sulle zone di tariffazione

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

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

Art. 14 Base di calcolo

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

² Sono fatte salve le disposizioni nella legislazione europea concernenti l'elaborazione dei piani di prestazione e la ripartizione del rischio del costo e del traffico nell'ambito dei servizi della sicurezza aerea. Determinanti sono in particolare le disposizioni degli articoli 7, 13 e 14 del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013.⁴⁸

Art. 15 Ponderazione delle tariffe delle tasse

Le tariffe delle tasse sono ponderate:

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

⁴⁸ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 13 gen. 2016, in vigore dal 1° feb. 2016 (RU 2016 313).

Art. 16 Debitori di tasse di sicurezza aerea

¹ Le tasse di sicurezza aerea sono dovute dal detentore dell'aeromobile.

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

Art. 17 Provvedimenti in caso di mancato pagamento delle tasse

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

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

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

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

Art. 18⁴⁹ Pubblicazione delle tariffe delle tasse

Le tariffe delle tasse relative alla sicurezza aerea sono pubblicate dall'UFAC nell'AIP.

Sezione 2: Finanziamento dei servizi della sicurezza aerea di rotta**Art. 19** Zona di tariffazione

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

Art. 20 Finanziamento

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

Art. 21 Tasse di rotta

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

² Skyguide fissa la tariffa delle tasse.

⁴⁹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 17 ott. 2018, in vigore dal 1° gen. 2019 (RU 2018 3869).

³ Ai fini del calcolo della base di costo per le tasse della sicurezza aerea delle rotte, Skyguide compila e trasmette all'UFAC le tabelle di reportazione consolidate di cui all'allegato III dei Principi per fissare la base di costo per le tasse dei servizi di rotta e per il calcolo delle quote unitarie di Eurocontrol^{50,51}

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

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

Art. 22 Zona di tariffazione nella categoria di aerodromi I

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

Art. 23 Finanziamento

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

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

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

² Ai fini del calcolo della base di costo per le tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo, il fornitore dei servizi di navigazione aerea compila e trasmette all'UFAC le tabelle di reportazione consolidate di cui agli allegati II, V, VI e VII del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013.⁵²

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

⁵⁰ I Principi possono essere richiesti a Eurocontrol (Rue de la Fusée 96, 1130 Bruxelles, Belgio, www.eurocontrol.com) oppure essere consultati gratuitamente presso l'UFAC.

⁵¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 13 gen. 2016, in vigore dal 1° feb. 2016 (RU 2016 313).

⁵² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 13 gen. 2016, in vigore dal 1° feb. 2016 (RU 2016 313).

⁴ Le tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo sono fissate e riscosse dal fornitore dei servizi di navigazione aerea. Questi può delegare l'incasso a un terzo.⁵³

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

Art. 25 Zone di tariffazione nella categoria di aerodromi II

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

Art. 26 Costituzione di zone di tariffazione comuni

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

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

Art. 27⁵⁴ Finanziamento

Il finanziamento dei servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo negli aerodromi della categoria II incombe all'esercente dell'aerodromo.

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

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

² Per il calcolo delle tasse si applicano le disposizioni contenute nel capitolo III capoversi 44, 45 numero iii, 46, 47 numeri iii-iv e vi-viii nonché 48 del documento 9082 «ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigations Services» (8ª edizione, 2009)⁵⁵.

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

⁵³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 2 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU 2016 4169).

⁵⁴ Correzione del 23 giu. 2015 (RU 2015 2045).

⁵⁵ Il documento può essere richiesto presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (Groupe de la vente des documents, 999, rue de l'Université, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7; www.icao.int) oppure consultato gratuitamente presso l'UFAC.

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

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

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

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

³ Le richieste di aiuti finanziari devono essere presentate all'UFAC al più tardi entro il 30 novembre per l'anno successivo. La richiesta deve essere corredata di una previsione dei costi e dei ricavi, compresi i contributi secondo gli articoli 31 e 34.⁵⁶

⁴ L'ammontare delle tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo riscosse negli aerodromi che beneficiano di aiuti finanziari secondo il presente articolo deve essere almeno pari a quello dell'anno precedente l'ottenimento di tali aiuti finanziari. Questo importo minimo è adeguato almeno ogni cinque anni all'indice nazionale dei prezzi al consumo, qualora esso sia aumentato nel lasso di tempo in questione. Le riduzioni delle tasse sono ammesse solo in caso di una partecipazione di altri enti pubblici o di privati ai sensi dell'articolo 31.⁵⁷

⁵ L'UFAC fissa l'aiuto finanziario per ogni zona di tariffazione mediante decisione. Accorda gli importi per ogni zona di tariffazione sulla base del programma pluriennale di cui all'articolo 5 dell'ordinanza del 29 giugno 2011⁵⁸ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata per provvedimenti nel traffico aereo.⁵⁹

⁶ Esso esercita la vigilanza sulla remunerazione che il fornitore di servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo fattura agli organi responsabili del finanziamento. In caso di controversia tra il fornitore di servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo e l'organo responsabile del finanziamento, approva, su richiesta di una delle due parti, l'importo dovuto dall'esercente dell'aerodromo.⁶⁰

⁷ Un'impresa di revisione sotto sorveglianza statale secondo l'articolo 7 della legge del 16 dicembre 2005⁶¹ sui revisori esamina su mandato del fornitore dei servizi di cui all'articolo 27 il conto della sicurezza aerea delle relative zone di tariffazione.

⁵⁶ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 13 gen. 2016, in vigore dal 1° feb. 2016 (RU 2016 313).

⁵⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 2 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU 2016 4169).

⁵⁸ RS 725.116.22

⁵⁹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 2 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU 2016 4169).

⁶⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 2 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU 2016 4169).

⁶¹ RS 221.302

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

Art. 29^{a62} Finanziamento della Confederazione per la sicurezza di avvicinamento e di decollo: programma pluriennale

¹ Il programma pluriennale fissa per ciascun aerodromo della categoria II l'ammontare dell'aiuto finanziario della Confederazione per la sicurezza di avvicinamento e di decollo di cui all'articolo 29. Il DATEC consulta preliminarmente le cerchie interessate, in particolare Skyguide e gli esercenti di aerodromi della categoria II, e richiede il consenso del Dipartimento federale delle finanze.

² I criteri d'attribuzione degli aiuti finanziari della Confederazione si basano:

- a. sul potenziale tecnico di risparmio;
- b. sugli incrementi di produttività o sugli sforzi di risparmio;
- c. sul numero di movimenti del traffico di linea o charter;
- d. sul numero di movimenti necessari alla formazione dei piloti.

³ I servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo che servono solo per esigenze di carattere privato o locale devono essere finanziati privatamente o localmente.

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

¹ L'aiuto finanziario è versato al rispettivo esercente dell'aerodromo.

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

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

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

² L'esercente dell'aerodromo informa l'UFAC sul risultato dei negoziati.

⁶² Introdotto dal n. I dell'O del 2 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU 2016 v).

Sezione 5: Esenzione dalle tasse della sicurezza aerea

Art. 32 Esenzione dalle tasse di rotta

¹ Sono esonerati dalle tasse di rotta:

- a.⁶³ i voli secondo l'articolo 10 paragrafo 1 del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013; per i voli di ricerca o soccorso l'esenzione è limitata ai voli secondo l'ordinanza del 7 novembre 2001⁶⁴ concernente il servizio di ricerche e di salvataggio dell'aviazione civile (ORSA);
- b. i voli svolti esclusivamente per verificare e collaudare equipaggiamenti utilizzati o da essere utilizzati come ausili terrestri alla navigazione aerea; non sono tuttavia esonerati i voli del relativo aeromobile verso un determinato luogo d'impiego;
- c. i voli effettuati esclusivamente secondo le regole di volo a vista (VFR) all'interno della zona di tariffazione considerata.

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

³ L'UFAC esonera i voli a scopo umanitario dalle tasse di rotta.

Art. 33 Esenzione dalle tasse di avvicinamento e di decollo

Sono esonerati dalle tasse di avvicinamento e di decollo:

- a. i voli effettuati esclusivamente per trasportare le seguenti persone in missione ufficiale, se tale situazione è debitamente comprovata dall'indicatore di stato nel piano di volo:
 1. il monarca regnante e i suoi famigliari diretti,
 2. i capi di Stato, i capi e i ministri del Governo;
- b. i voli di ricerca e soccorso secondo l'ORSA⁶⁵;
- c. i voli svolti esclusivamente per verificare e collaudare equipaggiamenti utilizzati o da essere utilizzati come ausili terrestri alla navigazione aerea; non sono tuttavia esonerati i voli del relativo aeromobile verso un determinato luogo d'impiego.

⁶³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 13 gen. 2016, in vigore dal 1° feb. 2016 (RU 2016 313).

⁶⁴ RS 748.126.1

⁶⁵ RS 748.126.1

Art. 34 Assunzione dei costi da parte della Confederazione

¹ Le spese per voli esenti da tasse secondo gli articoli 32 e 33 sono iscritte nel preventivo dell'UFAC e rimborsate ai fornitori di servizi nella misura in cui non siano comprese nelle basi di calcolo per la determinazione delle tasse.⁶⁶

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

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

Sezione 6: Fissazione e approvazione delle tariffe delle tasse**Art. 34a**⁶⁷ Aerodromi della categoria I

La fissazione e l'approvazione delle tariffe delle tasse per gli aerodromi della categoria I sono disciplinate dal regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013.

Art. 35 Aerodromi della categoria II: consultazione sulle tasse di avvicinamento e di decollo⁶⁸

¹ L'organo incaricato di fissare la tassa per gli aerodromi della categoria II consulta gli utenti dell'aerodromo direttamente interessati o le loro associazioni oralmente o per scritto a proposito delle tariffe delle tasse di avvicinamento e di decollo.⁶⁹

² Esso informa gli utenti dell'aerodromo nella circolare d'informazioni aeronautiche (Aeronautical Information Circular, AIC)⁷⁰ al più tardi quattro mesi prima della prevista entrata in vigore della tassa sull'ammontare, sulle modalità della consultazione e su dove ottenere la documentazione relativa alla consultazione.

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

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

⁶⁶ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 17 ott. 2018, in vigore dal 1° gen. 2019 (RU **2018** 3869).

⁶⁷ Introdotto dal n. I dell'O del 13 gen. 2016, in vigore dal 1° feb. 2016 (RU **2016** 313).

⁶⁸ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 13 gen. 2016, in vigore dal 1° feb. 2016 (RU **2016** 313).

⁶⁹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 13 gen. 2016, in vigore dal 1° feb. 2016 (RU **2016** 313).

⁷⁰ L'AIC può essere richiesta presso Skyguide (www.skyguide.ch oppure Casella postale 23, 8602 Wangen bei Dübendorf).

Art. 36 Aerodromi della categoria II: approvazione delle tasse di avvicinamento e di decollo⁷¹

¹ Il DATEC approva le tariffe delle tasse praticate negli aerodromi della categoria II applicando per analogia l'articolo 15 della legge federale del 20 dicembre 1985⁷² sulla sorveglianza dei prezzi.⁷³

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

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

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

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

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

Sezione 7: Finanziamento della sicurezza aerea per i voli militari

Art. 37

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

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

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

Sezione 8: Fatturazione dei servizi della sicurezza aerea

Art. 38 Fornitore del servizio di meteorologia aeronautica e UFAC

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

⁷¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 13 gen. 2016, in vigore dal 1° feb. 2016 (RU 2016 313).

⁷² RS 942.20

⁷³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 13 gen. 2016, in vigore dal 1° feb. 2016 (RU 2016 313).

² L'UFAC fattura al fornitore dei servizi della circolazione aerea le sue spese nel settore della vigilanza e nel settore dell'organizzazione del servizio della sicurezza aerea compresa la definizione della struttura dello spazio aereo, sempreché tali spese siano coperte da emolumenti riscossi secondo l'ordinanza del 28 settembre 2007⁷⁴ sugli emolumenti dell'Ufficio federale dell'aviazione civile.

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

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

Art. 39 Fornitore dei servizi della circolazione aerea

¹ Il fornitore dei servizi della circolazione aerea fattura le sue prestazioni all'organo responsabile del finanziamento. In caso di controversia Skyguide emana una decisione in merito alle sue prestazioni.⁷⁵

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

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

Sezione 9: Conto della sicurezza aerea svizzera

Art. 40

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

Capitolo 4:⁷⁶

Registrazione di conversazioni di fondo nel servizio della sicurezza aerea

Art. 40a Responsabilità e settore d'utilizzo

¹ Il fornitore dei servizi di controllo del traffico aereo civile registra, mediante un sistema idoneo (Ambient Voice Recording Equipment; AVRE), conversazioni e rumori di fondo presso gli organi di controllo del traffico aereo ai fini delle inchieste sugli incidenti e inconvenienti dell'aviazione civile secondo gli articoli 3 e 4 dell'ordinanza

⁷⁴ RS 748.112.11

⁷⁵ Nuovo testo del per. giusta il n. I dell'O del 17 ott. 2018, in vigore dal 1° gen. 2019 (RU 2018 3869).

⁷⁶ Introdotto dal n. I dell'O del 14 giu. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2013 1919).

del 17 dicembre 2014⁷⁷ concernente le inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti nei trasporti o secondo l'articolo 40 dell'ordinanza del 22 settembre 2023⁷⁸ sull'aviazione militare (OAMil).⁷⁹

² Esso gestisce la banca dati allestita con l'AVRE ed è il servizio responsabile della protezione dei dati.⁸⁰

³ Esso può impiegare l'AVRE unicamente nei posti di lavoro di persone che forniscono i servizi di controllo del traffico aereo (controllori del traffico aereo interessati).

⁴ Esso assicura che per i controllori del traffico aereo interessati, oltre a detti posti di lavoro, siano disponibili uffici e locali di riposo non sorvegliati.

Art. 40b Obbligo di informare

¹ Il fornitore dei servizi di navigazione aerea deve informare il proprio personale dell'utilizzo di un AVRE prima di metterlo in servizio o prima che il personale assuma un impiego quale controllore del traffico aereo interessato.

² Esso informa il proprio personale in merito ai cambiamenti dell'ambito di utilizzazione del sistema di registrazione.

Art. 40c Disponibilità e durata di conservazione delle registrazioni

¹ Il fornitore dei servizi di navigazione aerea provvede alla completa disponibilità delle registrazioni dell'AVRE nel caso di un infortunio aeronautico o di un incidente grave.

² Esso è tenuto a conservare le registrazioni per 30 giorni.

³ Per le inchieste concernenti infortuni militari e incidenti gravi secondo l'articolo 40 OAMil⁸¹ occorre mettere a disposizione del Defense Aviation Safety Investigation Board (DASIB) le registrazioni dell'AVRE per le operazioni d'inchiesta secondo l'articolo 45 OAMil.⁸²

⁴ Il fornitore dei servizi di navigazione aerea cancella le registrazioni non appena scaduta la durata di conservazione. Se avviene un infortunio aeronautico o un incidente grave, le registrazioni che verosimilmente sono legate all'evento possono essere cancellate soltanto con il nullaosta del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI) o, in caso di un evento militare, con il nullaosta del DASIB.⁸³

⁷⁷ RS 742.161

⁷⁸ RS 748.02

⁷⁹ Nuovo testo giusta l'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU 2023 560).

⁸⁰ Nuovo testo giusta l'all. 2 n. II 84 dell'O del 31 ago. 2022 sulla protezione dei dati, in vigore dal 1° set. 2023 (RU 2022 568).

⁸¹ RS 748.02

⁸² Nuovo testo giusta l'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU 2023 560).

⁸³ Introdotto dall'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU 2023 560).

Art. 40d Accesso alle registrazioni

¹ Il fornitore dei servizi di navigazione aerea può accedere alle registrazioni e ai pertinenti dati marginali dell'AVRE soltanto:

- a.⁸⁴ per renderli accessibili al SISI o al DASIB per i fini menzionati nell'articolo 40a capoverso 1;
- b. se ciò è indispensabile ai fini della manutenzione.

² Se si tratta di registrazioni di un impianto militare, dopo l'avvenuto nullaosta da parte delle Forze aeree il fornitore dei servizi di navigazione aerea rende accessibili i dati al SISI, per quanto ciò sia possibile per ragioni di tutela del segreto militare.⁸⁵

Art. 40e Servizio di mediazione

¹ Il fornitore dei servizi di navigazione aerea designa un servizio di mediazione. A tale scopo consulta preliminarmente le associazioni del personale dei controllori del traffico aereo interessati. Comunica all'UFAC, al SISI e al DASIB la designazione del servizio di mediazione.⁸⁶

² Il servizio di mediazione è un interlocutore e un intermediario neutrale per questioni inerenti all'AVRE.

³ Nel caso di una procedura di valutazione, esso funge da intermediario tra il fornitore dei servizi di navigazione aerea e i controllori del traffico aereo interessati.

Art. 40f Valutazione

¹ Le registrazioni dell'AVRE possono essere valutate soltanto dal SISI e dal DASIB. Essi valutano le registrazioni unicamente per i bisogni dell'inchiesta su un infortunio aeronautico o su un incidente grave.⁸⁷

² Il fornitore dei servizi di navigazione aerea, i controllori del traffico aereo interessati e il servizio di mediazione hanno diritto di prendere parte alla procedura di valutazione delle registrazioni. Lo stesso vale per il DASIB, se l'infortunio aeronautico o l'incidente grave concerne velivoli od organi militari.⁸⁸

³ I controllori del traffico aereo interessati possono farsi accompagnare da un rappresentante della loro associazione del personale negli atti procedurali.

⁴ Il fornitore dei servizi di navigazione aerea è tenuto a sostenere sotto il profilo tecnico i lavori di valutazione del SISI e del DASIB. A tale scopo, in caso di necessità e

⁸⁴ Nuovo testo giusta l'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU 2023 560).

⁸⁵ Nuovo testo giusta l'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU 2023 560).

⁸⁶ Nuovo testo giusta l'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU 2023 560).

⁸⁷ Nuovo testo giusta l'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU 2023 560).

⁸⁸ Nuovo testo giusta l'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU 2023 560).

nei limiti delle possibilità aziendali, mette a disposizione la propria infrastruttura, in particolare per l'ascolto delle registrazioni.⁸⁹

⁵ Le informazioni e le conoscenze acquisite nell'ambito della procedura di valutazione possono essere utilizzate unicamente per provvedimenti volti a migliorare la sicurezza del volo o dell'esercizio. Le informazioni che non servono a tali scopi, in particolare quelle riguardanti la vita professionale e privata che non sono legate all'evento oggetto dell'inchiesta, nonché le informazioni soggette alla tutela del segreto militare non possono essere utilizzate in nessun caso.

Art. 40g Provvedimenti di protezione tecnici e organizzativi

¹ Il fornitore dei servizi di navigazione aerea provvede affinché l'AVRE garantisca, conformemente allo stato della tecnica, la disponibilità, l'integrità, la completezza e la confidenzialità per l'intera durata dell'esercizio. I lavori di sviluppo e manutenzione possono pregiudicare l'esercizio soltanto per breve tempo.

² Il fornitore dei servizi di navigazione aerea protegge le registrazioni dell'AVRE contro la perdita, l'accesso di terzi non autorizzati e le manipolazioni.

³ Stabilisce in un regolamento le condizioni tecniche e organizzative dell'AVRE prima di metterlo in servizio. A tale scopo consulta preliminarmente le associazioni del personale dei controllori del traffico aereo interessati.

⁴ Il regolamento disciplina in particolare:

- a. i posti di lavoro e le aree di funzionamento nei quali verrà installato l'AVRE;
- b. le autorizzazioni di installazione e di manutenzione del sistema;
- c. le autorizzazioni di cancellazione delle registrazioni;
- d. la tenuta di verbali sulla verificabilità di tutte le modifiche apportate al sistema e alle sue registrazioni;
- e. le autorizzazioni di accesso in caso di infortunio aeronautico o incidente grave;
- f. la designazione e il finanziamento del servizio di mediazione;
- g.⁹⁰ il coordinamento con il SISI o il DASIB nella procedura di valutazione.

⁵ Le autorizzazioni di cui al capoverso 4 lettere b, c ed e possono essere rilasciate unicamente a impiegati del fornitore dei servizi di navigazione aerea.

Art. 40h Confidenzialità

Tutte le persone che si occupano dell'installazione, della manutenzione, della gestione, della valutazione e della cancellazione di registrazioni dell'AVRE devono trattare in modo confidenziale le informazioni e i dati marginali acquisiti, in particolare le dichiarazioni e i contenuti delle intercettazioni.

⁸⁹ Nuovo testo giusta l'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU **2023** 560).

⁹⁰ Nuovo testo giusta l'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare, in vigore dal 1° nov. 2023 (RU **2023** 560).

Art. 40i Rapporto

Il fornitore dei servizi di navigazione aerea presenta ogni anno all'UFAC un rapporto sull'utilizzo dell'AVRE.

Art. 40j Deroga in caso di altre disposizioni legali in materia di trasmissione, valutazione e conservazione di registrazioni

In deroga alle disposizioni del presente capitolo, le autorità competenti possono in particolare disporre la trasmissione, la valutazione o la conservazione di registrazioni dell'AVRE, sempreché una legge lo preveda.

Art. 40k Disposizioni penali

Ai sensi dell'articolo 91 capoverso 1 lettera i LNA, è punito chiunque:

- a. manipola registrazioni;
- b. non rispetta le prescrizioni sulla durata di conservazione e sulla cancellazione;
- c. accede a registrazioni senza esserne autorizzato, utilizza o trasmette registrazioni, informazioni o dati marginali, oppure viola l'obbligo di trattare questi ultimi in modo confidenziale;
- d. non rispetta le prescrizioni sui provvedimenti di protezione tecnici e organizzativi.

Capitolo 5:⁹¹ Disposizioni transitorie**Art. 41**

¹ Tutti gli aerodromi della categoria II ai quali Skyguide, o una società che opera sotto la sua responsabilità, garantisce i servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo costituiscono fino al 31 dicembre 2016 una zona di tariffazione unitaria. In deroga all'articolo 27 Skyguide è responsabile del finanziamento dei servizi per la sicurezza di avvicinamento e di decollo in questa zona di tariffazione. In deroga all'articolo 30 gli aiuti finanziari concessi a questa zona di tariffazione conformemente all'articolo 29 sono versati fino al 31 dicembre 2016 a titolo d'indennizzo a Skyguide. L'UFAC conclude a questo scopo un accordo d'indennizzo con Skyguide.⁹²

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

³ Fino al 31 dicembre 2025 Skyguide può fissare, in deroga all'allegato V del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/213, le tasse per la sicurezza di avvicinamento e di

⁹¹ Originario Cap. 4. Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 giu. 2011, in vigore dal 1° ago. 2011 (RU 2011 3503).

⁹² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 13 gen. 2016, in vigore dal 1° feb. 2016 (RU 2016 313).

decollo della categoria I per gli aeromobili fino a un peso massimo al decollo di 30 tonnellate.⁹³

⁴ L'UFAC allestisce per la prima volta il conto della sicurezza aerea svizzera (art. 40) per l'esercizio 2017.⁹⁴

Art. 42 Diritto previgente: abrogazione

Sono abrogate:

- a. l'ordinanza del 18 maggio 1988⁹⁵ concernente il servizio della sicurezza aerea;
- b. l'ordinanza del 10 settembre 1986⁹⁶ istitutiva della tassa federale di sicurezza aerea;
- c. l'ordinanza del 23 agosto 1989⁹⁷ concernente la creazione di zone regolamentate intorno ad aerodromi militari.

Art. 43 Entrata in vigore

¹ La presente ordinanza entra in vigore il 1° gennaio 1996.

² ...⁹⁸

⁹³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 13 gen. 2016, in vigore dal 1° feb. 2016 (RU **2016** 313).

⁹⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 13 gen. 2016, in vigore dal 1° feb. 2016 (RU **2016** 313).

⁹⁵ [RU **1988** 940, **1992** 2399]

⁹⁶ [RU **1986** 1683]

⁹⁷ [RU **1989** 1761]

⁹⁸ Abrogato dal n. I dell'O del 17 ott. 2018, con effetto dal 1° gen. 2019 (RU **2018** 3869).

Allegato 1⁹⁹
(art. 6 cpv. 1)

Compiti della sicurezza aerea affidati a Skyguide

I compiti della sicurezza aerea di Skyguide comprendono:

1. Gestione del traffico aereo

1.1 Gestione dello spazio aereo

- 1.1.1 Elaborazione di proposte per l'ottimizzazione e la modifica della struttura dello spazio aereo all'attenzione dell'UFAC.
- 1.1.2 Gestione dello spazio aereo, compreso l'esercizio dell'Airspace Management Cell (AMC) della Svizzera, in particolare:
 - l'amministrazione di tutti gli spazi aerei, zone e regioni secondo l'articolo 1 lettera b della presente ordinanza,
 - l'amministrazione delle rotte ATS,
 - il coordinamento di esigenze particolari negli spazi aerei delle classi C e D,
 - il coordinamento di voli che necessitano di un'autorizzazione del servizio della navigazione aerea conformemente all'ordinanza del DATEC del 24 novembre 1994¹⁰⁰ sulle categorie speciali di aeromobili,
 - il coordinamento tra i tiri dell'esercito e la sicurezza aerea (Koordination Schiessen Flugsicherung, KOSIF).
- 1.1.3 Messa a disposizione dei dati di riconfigurazione dinamica degli spazi aerei U-space.

1.2 Gestione dei flussi e delle capacità del traffico aereo

1.3 Ricezione e gestione di piani di volo e di rapporti concernenti i servizi della navigazione aerea, compresi i servizi degli uffici di pista ATS (ATS Reporting Office; ARO).

1.4 Coordinamento con fornitori di servizi U-space

1.5 Fornitura del servizio di autenticazione e di autorizzazione nell'ambito dell'utilizzo dello U-space, compreso il rilascio del token di autorizzazione per i fornitori di servizi U-space

2. Servizi di controllo del traffico aereo

2.1 Servizio di controllo dei voli in rotta

⁹⁹ Originario all.. Introdotto dal n. II dell'O del 24 gen. 2001 (RU **2001** 514). Nuovo testo giusta il n. II dell'O del 17 ott. 2018 (RU **2018** 3869). Aggiornato dal n. II dell'O del 16 feb. 2022 (RU **2022** 231), dall'all. n. 2 dell'O del 22 set. 2023 sull'aviazione militare (RU **2023** 560) e dal n. II dell'O del 14 giu. 2024, in vigore dal 1° ago. 2024 (RU **2024** 297).

¹⁰⁰ RS **748.941**

- 2.1.1 per i voli effettuati secondo le regole del volo strumentale nello spazio aereo delle classi C, D e E, compresi i voli strumentali sulla Low Flight Network (LFN);
- 2.1.2 per i voli secondo le regole del volo a vista nello spazio aereo delle classi C e D, per quanto necessario.
- 2.2 Servizio di controllo degli avvicinamenti e dei decolli nella corrispondente regione di controllo terminale (TMA) o regione di avvicinamento e di decollo
 - 2.2.1 per tutti gli avvicinamenti e i decolli su aerodromi secondo le regole del volo strumentale;
 - 2.2.2 per gli avvicinamenti e i decolli secondo le regole del volo strumentale su aree d'atterraggio d'ospedale, aree d'atterraggio esterne o per il collegamento di regioni alla LFN;
 - 2.2.3 per gli avvicinamenti e i decolli secondo le regole del volo a vista, per quanto necessario.
- 2.3 Servizio di controllo d'aerodromo per tutto il traffico aereo a terra e nella corrispondente zona di controllo (CTR) per un volume di servizi concordato conformemente all'articolo 3a
 - 2.3.1 presso gli aeroporti della categoria I;
 - 2.3.2 presso gli aerodromi della categoria II;
 - 2.3.3 presso gli aerodromi militari a favore del traffico civile, per quanto necessario.

3. Servizi d'informazione di volo

- 3.1 FIS per voli in rotta secondo le regole del volo strumentale e a vista
 - 3.1.1 per tutti i voli con aeromobili certificati per conversazioni radiotelefoniche con il servizio della sicurezza aerea;
 - 3.1.2 nello spazio aereo fino a un'altezza dal suolo alla quale ci si attende lo svolgimento di voli in rotta che tenga conto delle specificità geografiche;
 - 3.1.3 nel quadro dei servizi di controllo del traffico aereo secondo il n. 2.
- 3.2 AFIS per aerodromi della categoria II, per un volume di servizi concordato secondo l'articolo 3a, per quanto non sia fornito il servizio di controllo d'aerodromo.

4. Servizio d'allarme

Nel quadro della fornitura dei servizi di cui ai numeri 1.3, 2 e 3

- 4.1 allarme in caso di voli in ritardo o di voli che richiedono l'aiuto del servizio di ricerche e di salvataggio;
- 4.2 sostegno alle operazioni di soccorso per aeromobili in situazione di emergenza e degli organi competenti.

5. Servizi di telecomunicazione, navigazione e sorveglianza

- 5.1 Servizio di telecomunicazione

- 5.1.1 fornitura dei necessari servizi di telecomunicazione terra/terra e terra/bordo per i servizi di controllo del traffico aereo secondo il n. 2;
- 5.1.2 fornitura dei necessari servizi di telecomunicazione terra/terra con altri fornitori di servizi di controllo del traffico aereo.
- 5.2 Servizio di navigazione
 - 5.2.1 fornitura dei necessari servizi di navigazione nel settore delle aerovie;
 - 5.2.2 servizi di navigazione specifici su richiesta degli aerodromi.
- 5.3 Servizio di sorveglianza
 - 5.3.1 fornitura dei necessari servizi di sorveglianza per i servizi di controllo del traffico aereo secondo il n. 2;
 - 5.3.2 servizi di sorveglianza specifici su richiesta degli aerodromi;
 - 5.3.3 messa a disposizione dei dati sulla sorveglianza nell'ambito del funzionamento dello U-space.
- 6. *Servizi d'informazione aeronautica, in particolare*
 - 6.1 gestione, archiviazione e storicizzazione di dati e informazioni aeronautici della Svizzera, compresi i relativi metadati;
 - 6.2 allestimento, aggiornamento e pubblicazione del Manuale d'informazione aeronautica, dell'AIP per voli strumentali nonché dell'AIP per voli a vista (manuale VFR), compresa la pubblicazione dei relativi aggiornamenti e supplementi;
 - 6.3 esercizio e manutenzione di un'applicazione basata su Internet per la preparazione dei voli. L'accesso all'applicazione avviene mediante codice identificativo personale;
 - 6.4 pubblicazione delle carte aeronautiche della Svizzera in collaborazione con l'Ufficio federale di topografia:
 - 6.4.1 carta OACI 1:500 000, in formato cartaceo e digitale,
 - 6.4.2 carta area Zurigo e Ginevra 1:250 000, in formato cartaceo e digitale,
 - 6.4.3 carta di volo a vela 1:300 000, in formato cartaceo e digitale;
 - 6.5 avvisi agli aeronauti (NOTAM)
 - 6.5.1 gestione e pubblicazione dei NOTAM,
 - 6.5.2 visualizzazione dei NOTAM per i voli a vista (DABS);
 - 6.6 messa a disposizione, pubblicazione e trasmissione di dati e informazioni aeronautici:
 - 6.6.1 coordinamento e controllo incrociato dei dati aeronautici con la banca europea dei dati aeronautici (EAD),
 - 6.6.2 aggiornamento, messa a disposizione, trasmissione e pubblicazione di dati e informazioni aeronautici,
 - 6.6.3 aggiornamento, messa a disposizione, trasmissione e pubblicazione dei set di dati aeronautici esistenti definiti nei capitoli 10 e 11 dell'allegato 15 alla Convenzione di Chicago nonché dei set di dati destinati

alla pubblicazione delle carte aeronautiche o altri prodotti relativi alle informazioni aeronautiche,

- 6.7 gestione della biblioteca nazionale dei Manuali d'informazione aeronautica esteri,
 - 6.8. gestione, messa a disposizione, pubblicazione e trasmissione di dati e informazioni aeronautici ai fini dell'integrazione degli aeromobili civili senza occupanti nello spazio aereo.
7. *Servizi speciali per la salvaguardia della sovranità sullo spazio aereo conformemente al relativo mandato delle Forze aeree o dell'UFAC, in particolare*
- 7.1 rifiuto dell'autorizzazione per aeromobili esteri nel territorio svizzero o del Principato del Liechtenstein:
 - per aeromobili di Stato sprovvisti di autorizzazione di sorvolo o di atterraggio valida conformemente all'articolo 4 dell'ordinanza del 23 maggio 2005¹⁰¹ concernente la salvaguardia della sovranità sullo spazio aereo (diplomatic clearance);
 - per aeromobili di imprese di trasporti aerei il cui esercizio è stato vietato o limitato conformemente al regolamento (CE) n. 2111/2005¹⁰²;
 - 7.2 coordinamento con l'UFAC e le Forze aeree per il sorvolo o l'atterraggio di aeromobili di Stato nel territorio svizzero o del Principato del Liechtenstein;
 - 7.3 notifiche all'UFAC e alle Forze aeree nei casi in cui risultano opportune misure di polizia aerea conformemente all'articolo 7 dell'ordinanza del 23 marzo 2005 concernente la salvaguardia della sovranità sullo spazio aereo;
 - 7.4 rapporti all'UFAC, alla MAA e alle Forze aeree sui voli di Stato effettuati e su irregolarità.
8. *Servizio di valutazione delle procedure di volo, se rispondente a un'esigenza operativa riconosciuta*
- 8.1 elaborazione e modifica delle procedure di avvicinamento, di decollo e di rotta;
 - 8.2 verifica delle procedure di avvicinamento, di decollo e di rotta.
9. *Servizi per l'aviazione militare definiti all'interno di un accordo sulle prestazioni con le Forze aeree.*

¹⁰¹ RS 748.111.1

¹⁰² Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE.

*Allegato 2*¹⁰³
(art. 22 e 25)

Categorie di aerodromo

Categoria I

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

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

Categoria II

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

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

¹⁰³ Introdotta dal n. II dell'O del 29 giu. 2011, in vigore dal 1° ago. 2011 (RU **2011** 3503).

*Allegato 3*¹⁰⁴

¹⁰⁴ Introdotta dal n. II dell'O del 29 giu. 2011 (RU **2011** 3503). Abrogata dal n. II dell'O del 2 nov. 2016, con effetto dal 1° gen. 2017 (RU **2016** 4169).