

# Legge federale sulla navigazione aerea (LNA)

## Modifica del 1° ottobre 2010

---

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,*  
visto il messaggio del Consiglio federale del 20 maggio 2009<sup>1</sup>,  
*decreta:*

I

La legge federale del 21 dicembre 1948<sup>2</sup> sulla navigazione aerea è modificata come segue:

### *Sostituzione di espressioni*

In tutta la legge:

- a. *l'espressione «Ufficio federale» è sostituita con l'abbreviazione «UFAC»;*
- b. *l'espressione «Dipartimento» è sostituita con l'abbreviazione «DATEC»;*
- c. *l'espressione «sorveglianza» è sostituita con «vigilanza».*

### *Ingresso, primo comma*

visti gli articoli 87 e 92 della Costituzione federale<sup>3</sup>;

*Art. 3 cpv. 1, terzo periodo*

*Abrogato*

### *Art. 3a*

1a. Accordi  
internazionali

<sup>1</sup> Il Consiglio federale può concludere accordi internazionali concernenti:

- a. il traffico aereo internazionale;
- b. la sicurezza aerea;
- c. il servizio della sicurezza aerea;
- d. lo scambio di dati aeronautici.

<sup>1</sup> FF 2009 4263

<sup>2</sup> RS 748.0

<sup>3</sup> RS 101

<sup>2</sup> Gli accordi concernenti la sicurezza aerea e il servizio della sicurezza aerea possono contenere in particolare disposizioni concernenti:

- a. la vigilanza, incluse le sanzioni;
- b. la delega di singoli settori o competenze di vigilanza a istituzioni internazionali.

<sup>3</sup> Gli accordi concernenti il servizio della sicurezza aerea possono:

- a. contenere disposizioni relative alla responsabilità per i danni causati nell'ambito della fornitura di servizi della sicurezza aerea; queste disposizioni possono derogare alla legge del 14 marzo 1958<sup>4</sup> sulla responsabilità;
- b. prevedere che il servizio della sicurezza aerea possa coprire regioni transfrontaliere.

<sup>4</sup> Se, in applicazione di un accordo concernente il servizio della sicurezza aerea, è tenuta a versare indennizzi per danni causati illecitamente da un fornitore svizzero di servizi della sicurezza aerea, la Confederazione ha diritto di regresso nei confronti di quest'ultimo.

*Art. 3b, frase introduttiva, nonché lett. d–h*

L'UFAC può concludere con autorità aeronautiche estere o istituzioni internazionali accordi concernenti la collaborazione amministrativa e tecnica, in particolare in materia di:

- d. vigilanza sulla costruzione, la navigabilità e la manutenzione di aeromobili;
- e. delega di singole competenze di vigilanza;
- f. simulatori di volo e altri apparecchi elettronici per l'addestramento;
- g. formazione professionale e abilitazione del personale aeronautico, nonché la vigilanza su quest'ultimo;
- h. trattamento e scambio di dati aeronautici.

*Art. 4 cpv. 1*

<sup>1</sup> L'UFAC può delegare singoli settori o competenze di vigilanza alle direzioni degli aerodromi e, con il loro consenso, ai Cantoni, ai Comuni oppure a organizzazioni o persone idonee.

*Art. 5 e 6 cpv. 2*

*Abrogati*

*Art. 6b*

6. Emolumenti
- 1 L'UFAC riscuote emolumenti per le sue decisioni e per i servizi prestati.
  - 2 Il Consiglio federale determina le aliquote degli emolumenti.

*Art. 8, titolo marginale, cpv. 1-3, 5 e 7*

2. Obbligo di utilizzare un aerodromo, atterramenti esterni
- 1 Gli aeromobili possono prendere il volo o atterrare soltanto da e su aerodromi.
  - 2 Il Consiglio federale disciplina:
    - a. a quali condizioni gli aeromobili possono prendere il volo o atterrare fuori degli aerodromi (atterramenti esterni);
    - b. quali edifici e impianti che permettono o facilitano gli atterramenti esterni sono autorizzati; il diritto in materia di pianificazione del territorio e il diritto della costruzione devono tuttavia essere rispettati.
  - 3 Gli atterramenti in montagna, in voli di addestramento o di turismo, possono aver luogo solo sulle aree d'atterramento designate dal DATEC d'intesa con il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS) e le competenti autorità cantonali.
  - 5 Per motivi importanti l'UFAC può concedere, d'intesa con le autorità cantonale e comunale competenti, eccezioni di breve durata alle prescrizioni del capoverso 3.
  - 7 Per gli atterramenti in montagna l'UFAC può prescrivere spazi aerei o vie aeree. Sente prima i Governi dei Cantoni interessati.

*Art. 8a*

- 2a. Struttura dello spazio aereo
- 1 L'UFAC definisce la struttura dello spazio aereo.
  - 2 La struttura dello spazio aereo entra in vigore anche se contro di essa è stato interposto ricorso.

*Art. 20 cpv. 1, secondo periodo*

- 1 ... Agli infortuni e agli incidenti gravi nel settore dell'aviazione si applica l'articolo 23 capoverso 1.

*Art. 22, titolo marginale*

VIII. Infortuni  
aeronautici e  
incidenti gravi  
1. Servizio di  
salvataggio

*Art. 23 cpv. 1*

<sup>1</sup> Il personale aeronautico interessato, gli organi della polizia aerea e le autorità locali devono annunciare senza indugio al DATEC gli infortuni e gli incidenti gravi nel settore dell'aviazione.

*Art. 24*

3. Inchiesta  
a. In generale

<sup>1</sup> Per ogni infortunio e incidente grave nel settore dell'aviazione è aperta un'inchiesta intesa a chiarirne le circostanze, lo svolgimento e le cause.

<sup>2</sup> L'inchiesta serve a impedire infortuni analoghi. Essa non verte sulla determinazione della colpa e della responsabilità.

*Art. 25*

b. Servizio  
d'inchiesta

<sup>1</sup> Il Consiglio federale istituisce un servizio incaricato di svolgere le inchieste.

<sup>2</sup> Il servizio d'inchiesta è indipendente dalle autorità amministrative; esso è amministrativamente subordinato al DATEC.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale nomina la direzione del servizio d'inchiesta. I membri della direzione devono essere specialisti indipendenti.

<sup>4</sup> La direzione assume gli altri collaboratori del servizio d'inchiesta.

<sup>5</sup> Il Consiglio federale disciplina l'organizzazione del servizio d'inchiesta. Può raggrupparlo con il servizio d'inchiesta di cui all'articolo 15a della legge federale del 20 dicembre 1957<sup>5</sup> sulle ferrovie.

*Art. 26*

c. Procedura

<sup>1</sup> Il servizio d'inchiesta presenta un rapporto per ogni inchiesta. Il rapporto non costituisce una decisione formale e non può essere impugnato.

<sup>2</sup> Per chiarire i fatti, il servizio d'inchiesta può ordinare:

- a. la citazione di persone che possono fornire informazioni utili;
- b. perquisizioni;
- c. sequestri;

- d. analisi mediche quali prove del sangue e dell'urina;
- e. autopsie;
- f. l'analisi di apparecchi di registrazione;
- g. perizie.

<sup>3</sup> Se tange diritti od obblighi, il servizio d'inchiesta emana decisioni formali. Per quanto la presente legge non disponga altrimenti, si applica la legge federale del 20 dicembre 1968<sup>6</sup> sulla procedura amministrativa.

<sup>4</sup> Le decisioni emanate nell'ambito dell'inchiesta possono essere impugnate entro dieci giorni mediante opposizione al servizio d'inchiesta.

<sup>5</sup> Il servizio d'inchiesta gestisce un sistema di assicurazione della qualità. La direzione provvede in particolare affinché si tenga adeguatamente conto delle istanze di tutti gli interessati.

<sup>6</sup> Il Consiglio federale disciplina la procedura, in particolare le misure coercitive e la pubblicazione dei rapporti.

*Art. 26a*

d. Spese

<sup>1</sup> Se in un altro procedimento è stato accertato con una sentenza passata in giudicato che qualcuno ha causato l'infortunio intenzionalmente o per negligenza grave, il servizio d'inchiesta può addossargli una parte delle spese d'inchiesta. Il Consiglio federale ne disciplina il calcolo. Al riguardo considera la gravità della colpa.

<sup>2</sup> Le spese di rimozione sono a carico dell'esercente dell'aeromobile, indipendentemente dal fatto che il provvedimento sia stato ordinato ai fini dell'inchiesta.

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

*Art. 26b e 26c*

*Abrogati*

*Art. 27 cpv. 2 lett. a e 3*

<sup>2</sup> L'autorizzazione è 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 previsto quale ubicazione dell'esercizio;

<sup>3</sup> L'autorizzazione può essere modificata o revocata.

*Art. 29 cpv. 1<sup>bis</sup> e 4*

<sup>1bis</sup> In casi urgenti l'UFAC può delegare all' esercente dell'aerodromo, con il suo consenso, la competenza di rilasciare singole autorizzazioni.

<sup>4</sup> L'autorizzazione può essere modificata o revocata.

*Art. 36d cpv. 1*

<sup>1</sup> L'UFAC 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 ridotto o prorogato.

*Art. 37 cpv. 1<sup>bis</sup>*

<sup>1bis</sup> Il Consiglio federale può stabilire a quali condizioni i piani di progetti di importanza secondaria sono esenti dall'obbligo di approvazione.

*Art. 37d, titolo marginale, nonché cpv. 1*

e. Invito ad esprimere un parere, pubblicazione e deposito dei piani

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

*Art. 39<sup>7</sup>*

11. Tasse aeroportuali

<sup>1</sup> L'esercente dell'aeroporto può riscuotere tasse per l'uso delle infrastrutture aeroportuali necessarie alle operazioni di volo, inclusi i controlli di sicurezza specifici, e per l'accesso a tali infrastrutture.

<sup>2</sup> In caso di contestazione delle tasse l'esercente dell'aeroporto statuisce mediante decisione formale.

<sup>3</sup> Le tasse comprendono in particolare le seguenti categorie:

- a. tasse passeggeri;
- b. tasse di sicurezza;
- c. tasse d'atterraggio;
- d. tasse di stazionamento;
- e. tasse sul rumore e sulle emissioni;
- f. tasse per l'uso dell'infrastruttura centrale;
- g. tasse per l'accesso agli impianti aeroportuali.

<sup>7</sup> Rettificato dalla Commissione di redazione dell'AF (art. 58 cpv. 1 LParl – RS 171.10).

4 Per stabilire le tasse l'esercente dell'aeroporto tiene segnatamente conto dei seguenti criteri:

- a. peso massimo ammissibile dell'aeromobile al decollo;
- b. numero di passeggeri;
- c. impatto fonico;
- d. emissioni di sostanze nocive.

5 L'importo massimo complessivo delle tasse deve essere stabilito in modo che queste non superino i costi comprovati, tenendo conto di un'adeguata remunerazione del capitale investito.

6 Il Consiglio federale stabilisce quali costi e quali utili devono essere presi in considerazione per il calcolo delle tasse. Se un aeroporto realizza utili in un ramo d'attività diverso da quello direttamente legato alle operazioni di volo, il Consiglio federale può obbligare l'esercente dell'aeroporto a includere una parte di tali utili nel calcolo delle tasse. Nel fissare le modalità, il Consiglio federale tiene adeguatamente conto degli interessi dell'esercente e degli utenti dell'aeroporto, della situazione del mercato e delle esigenze specifiche dell'aeroporto interessato.

7 Il Consiglio federale può prevedere che nel calcolo delle tasse si tenga conto della sollecitazione degli impianti aeroportuali al momento dell'uso. Le compagnie aeree con un importante volume di trasbordo non devono essere svantaggiate nel contesto generale del mercato.

8 L'UFAC esercita la sorveglianza sulle tasse aeroportuali. In caso di controversia tra esercente e utenti dell'aeroporto, l'UFAC approva le tasse, su richiesta. Il Consiglio federale disciplina la procedura.

*Art. 39a*

12. Coordinamento delle bande orarie (slot)

1 Il Consiglio federale disciplina il coordinamento delle bande orarie (slot) negli aeroporti. A tal fine si attiene alle prescrizioni internazionali vincolanti per la Svizzera.

2 L'UFAC designa l'organo competente per il coordinamento delle bande orarie. Può delegare tale coordinamento a organi privati.

*Art. 40*

II. Servizio della sicurezza aerea  
1. In generale

1 Il Consiglio federale disciplina il servizio della sicurezza aerea.

2 L'attività del servizio della sicurezza aerea non è limitata alle frontiere nazionali.

*Art. 40a*

2. Delega di servizi della sicurezza aerea a una società

<sup>1</sup> Il Consiglio federale può affidare integralmente o parzialmente il servizio civile e il servizio militare della sicurezza aerea a una società anonima.

<sup>2</sup> La società deve adempiere i seguenti requisiti:

- a. non deve perseguire uno scopo di lucro;
- b. deve essere a economia mista;
- c. la Confederazione deve detenere la maggioranza del capitale e dei voti;
- d. gli statuti devono essere approvati dal Consiglio federale.

<sup>3</sup> La società deve coordinare i servizi civile e militare della sicurezza aerea.

<sup>4</sup> Essa sottostà alla vigilanza dell'UFAC.

*Art. 40b*

3. Delega di compiti

<sup>1</sup> La società può delegare determinati servizi specifici di sicurezza aerea a società che sono del tutto o in parte di sua proprietà (filiali). Gli statuti di queste società sono subordinati all'approvazione del Consiglio federale; esso determina per ciascuna di esse:

- a. i requisiti relativi alla sede sociale;
- b. la partecipazione minima che la società deve conservare e il numero di diritti di voto che deve detenere;
- c. in che misura le filiali beneficiano degli stessi diritti della società, in particolare in relazione all'esenzione fiscale di cui all'articolo 40e.

<sup>2</sup> La società può delegare servizi locali della sicurezza aerea agli esercenti degli aerodromi.

<sup>3</sup> La delega di servizi locali della sicurezza aerea deve essere approvata dall'UFAC. Se la sicurezza aerea lo esige, l'UFAC può ordinare la delega all'esercente dell'aerodromo.

*Art. 40c*

4. Obiettivi strategici e rapporto della società

<sup>1</sup> Il Consiglio federale stabilisce ogni quattro anni gli obiettivi della società.

<sup>2</sup> Il consiglio di amministrazione provvede all'attuazione degli obiettivi strategici. Presenta ogni anno al Consiglio federale un rapporto sul conseguimento di tali obiettivi e mette a disposizione le informazioni necessarie per verificarne il raggiungimento.



*Art. 40d*

5. Dotazione di capitale della società

<sup>1</sup> La Confederazione assicura un'adeguata dotazione di capitale della società. La società, se realizza un utile, può utilizzarlo per la costituzione di riserve; esse servono a finanziare investimenti e a coprire eventuali perdite.

<sup>2</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>3</sup> La Confederazione finanzia in tutto o in parte, 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>4</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.

*Art. 40e*

6. Esenzione fiscale della società

La società è esentata da qualsiasi imposta della Confederazione, dei Cantoni e dei Comuni; sono fatte salve le seguenti imposte federali:

- a. l'imposta sul valore aggiunto;
- b. l'imposta preventiva.

*Art. 40f*

7. 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. 40g*

8. 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 cpv. 1 e 1bis*

<sup>1</sup> Per creare e per modificare un ostacolo alla navigazione aerea occorre un'autorizzazione dell'UFAC.

<sup>1bis</sup> Il Consiglio federale può emanare prescrizioni per impedire che siano creati ostacoli alla navigazione aerea, per eliminare quelli esi-

stenti o per adeguarli ai bisogni della sicurezza della navigazione aerea.

*Art. 42*

IV. Restrizione  
della proprietà  
fondiaria  
a. In generale

<sup>1</sup> Il Consiglio federale può prescrivere che in un determinato raggio attorno ad aeroporti o impianti del servizio della sicurezza aerea oppure a una determinata distanza dalle vie aeree possono essere eretti edifici o altri ostacoli soltanto in quanto non compromettano la sicurezza della navigazione aerea (zone di sicurezza).

<sup>2</sup> Il Consiglio federale può prescrivere zone di sicurezza su territorio svizzero anche per aeroporti, impianti del servizio della sicurezza aerea o vie aeree situati all'estero.

<sup>3</sup> Ogni esercente di aeroporto in Svizzera elabora un piano delle zone di sicurezza. Quest'ultimo contiene l'estensione territoriale e la natura delle restrizioni della proprietà in favore dell'aeroporto. L'esercente dell'aeroporto sente i Governi dei Cantoni interessati e l'UFAC.

<sup>4</sup> Il capoverso 3 si applica per analogia agli aeroporti all'estero; l'UFAC agisce al posto dell'esercente dell'aeroporto.

*Art. 43 cpv. 1, 3 e 4*

<sup>1</sup> I piani delle zone di sicurezza sono depositati pubblicamente nei Comuni, con un termine di opposizione di 30 giorni, dall'esercente dell'aeroporto se sono stabiliti in favore di un aeroporto situato su territorio svizzero e dall'UFAC se sono stabiliti in favore di un aeroporto situato all'estero, di un impianto del servizio della sicurezza aerea 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 delle zone di sicurezza.

<sup>3</sup> Il DATEC decide in merito alle opposizioni e approva i piani delle zone di sicurezza sottopostigli dall'esercente dell'aeroporto o dall'UFAC.

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

*Art. 44 cpv. 1-3*

<sup>1</sup> La restrizione della proprietà fondiaria mediante un piano delle zone di sicurezza dà diritto a indennizzo se, negli effetti, 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 delle zone di sicurezza nel Foglio ufficiale cantonale.

<sup>3</sup> L'interessato deve far valere le proprie pretese entro cinque anni dalla pubblicazione del piano delle zone di sicurezza:

- a. presso l' esercente dell'aeroporto, se il piano delle zone di sicurezza è stabilito in favore di un aeroporto situato su territorio svizzero;
- b. presso l'UFAC, se il piano delle zone di sicurezza è stabilito in favore di un aeroporto situato all'estero, di un impianto del servizio della sicurezza aerea o di una via aerea.

*Art. 46*

*Abrogato*

*Art. 48*

4. Confederazione

<sup>1</sup> La Confederazione assume le spese:

- a. di soppressione o adeguamento degli ostacoli alla navigazione aerea esistenti in Svizzera al di fuori del perimetro di un aeroporto o di un aeroporto situato all'estero;
- b. di indennizzo per le restrizioni della proprietà fondiaria in Svizzera a favore di un aeroporto o all'estero a favore di un impianto di sicurezza aerea.

<sup>2</sup> Sono fatti salvi gli articoli 45 e 47.

*Art. 49*

VI. Costi del servizio della sicurezza aerea

<sup>1</sup> I fornitori di servizi della sicurezza aerea riscuotono tasse per garantire la sicurezza:

- a. delle rotte;
- b. degli avvicinamenti e dei decolli su aerodromi.

<sup>2</sup> L'importo massimo complessivo delle tasse deve essere stabilito in modo che queste non superino i costi, tenendo conto di un'adeguata remunerazione del capitale investito.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale può suddividere gli aerodromi in categorie. Per ogni categoria disciplina i principi secondo cui sono stabilite le tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo e gli altri mezzi da utilizzare per coprire i costi della sicurezza degli avvicinamenti e dei decolli. Al riguardo tiene conto anche delle possibilità di finanziamento dei Cantoni e dei Comuni in cui sono ubicati gli aerodromi o dei privati.

<sup>4</sup> I proventi della tassa prelevata per una categoria di aerodromi non possono essere utilizzati per finanziare i costi di un'altra categoria.

<sup>5</sup> All'interno di una categoria di aerodromi può essere fissata un'aliquota unitaria applicabile alle tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo.

<sup>6</sup> Le tasse per i servizi della sicurezza aerea devono essere approvate dal DATEC.

<sup>7</sup> Il Consiglio federale stabilisce:

- a. quali voli sono esentati dalle tasse per i servizi della sicurezza aerea;
- b. quali sono i costi dei servizi della sicurezza aerea a carico della Confederazione;
- c. a quali condizioni un esercente di aerodromo può essere autorizzato a stabilire e a riscuotere tasse per i servizi della sicurezza aerea senza fornire egli stesso tali servizi.

#### *Art. 56*

#### III. Certificati

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

- a. l'immatricolazione;
- b. la navigabilità;
- c. l'emissione di rumori o sostanze nocive degli aeromobili a motore.

<sup>2</sup> Il Consiglio federale emana disposizioni sul rilascio, la durata di validità, il rinnovo e il ritiro dei certificati. A tal fine si attiene alle prescrizioni internazionali vincolanti per la Svizzera.

#### *Art. 57 cpv. 1 e 3*

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

<sup>3</sup> Le aziende di costruzione e di manutenzione necessitano di un'autorizzazione dell'UFAC.

#### *Art. 60 cpv. 1 e 1bis*

<sup>1</sup> Per esercitare la loro attività, le seguenti persone necessitano di una licenza dell'UFAC:

- a. i piloti di aeromobili;
- b. il personale ausiliario indispensabile per la condotta di un aeromobile, in particolare i navigatori, i radiotelegrafisti di bordo e i meccanici di bordo;

- c. le persone che formano il personale aeronautico;
- d. il personale dei servizi della sicurezza aerea.

<sup>1bis</sup> Le licenze sono limitate nel tempo.

*Art. 61*

*Abrogato*

*Art. 70 cpv. 1*

<sup>1</sup> L'esercente di un aeromobile iscritto nella matricola svizzera degli aeromobili deve essere assicurato contro i rischi legati alla sua responsabilità civile in quanto esercente di aeromobili. È fatto salvo l'articolo 71.

*Art. 75 cpv. 1 e 5*

<sup>1</sup> Il Consiglio federale emana prescrizioni sul trasporto di persone, bagagli, merci e animali, sulla responsabilità civile del trasportatore nei confronti dei passeggeri e degli speditori e sull'obbligo di assicurazione. A tal fine si attiene alle prescrizioni internazionali vincolanti per la Svizzera.

<sup>5</sup> *Abrogato*

*Art. 91*

II. Contravvenzioni

<sup>1</sup> È punito con la multa fino a 20 000 franchi chiunque, intenzionalmente o per negligenza:

- a. viola norme di circolazione;
- b. viola prescrizioni sull'esercizio della navigazione aerea volte a garantire la sicurezza di persone o cose;
- c. pilota o esercita un aeromobile senza disporre dei documenti prescritti;
- d. pilota o esercita un aeromobile che non adempie le condizioni di navigabilità;
- e. viola prescrizioni sulla manutenzione mettendo in tal modo in pericolo la sicurezza dell'esercizio;
- f. viola le prescrizioni qui appresso, contenute in un regolamento d'esercizio di cui all'articolo 36c e volte a proteggere l'ambiente, la sicurezza di persone o cose:
  - 1. prescrizioni sulla procedura d'avvicinamento e di decollo,

2. prescrizioni sull'utilizzazione degli impianti dell'aerodromo da parte dei passeggeri, degli aeromobili e dei veicoli terrestri nonché di altri utenti;

- g. viola, come passeggero, le istruzioni dell'equipaggio volte a garantire la sicurezza di persone o cose;
- h. disturba la quiete pubblica esercitando un aeromobile in un momento in cui la legislazione o il regolamento d'esercizio di cui all'articolo 36c non lo consente;
- i. viola prescrizioni d'esecuzione la cui trasgressione è dichiarata punibile sotto comminatoria della pena prevista dalla presente disposizione.

<sup>2</sup> È punito con la multa fino a 20 000 franchi chiunque, intenzionalmente:

- a. contravviene a una decisione notificatagli sotto comminatoria della pena prevista dalla presente disposizione;
- b. non ottempera a un obbligo derivante da concessione o da autorizzazione.

<sup>3</sup> In caso di gravi infrazioni secondo il capoverso 1 lettere a–e ed i, nonché capoverso 2, la pena è la multa fino a 40 000 franchi.

<sup>4</sup> Il trasportatore aereo che viola ripetutamente e gravemente nei confronti dei suoi passeggeri obblighi sussistenti in virtù di accordi internazionali e per la cui violazione devono essere comminate sanzioni in virtù degli stessi accordi, è punito con la multa fino a 20 000 franchi.

*Art. 101b*

3. Ai fornitori di servizi della sicurezza aerea

<sup>1</sup> La Confederazione può assumere temporaneamente le perdite di proventi di un fornitore di servizi della sicurezza aerea per le prestazioni fornite in un Paese confinante sino a concorrenza dell'indennità concordata con questo Stato.

<sup>2</sup> Il Consiglio federale verifica ogni tre anni se e in quale misura la Confederazione deve continuare ad assumere queste perdite di proventi. La Confederazione le assume al massimo per nove anni a partire dall'entrata in vigore della modifica del 1° ottobre 2010 della presente legge.

*Art. 103b*

V. Istruzione e perfezionamento, ricerca e sviluppo

La Confederazione promuove l'istruzione e il perfezionamento, nonché la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie nell'ambito dei vari settori dell'aviazione.

*Art. 103c e 103d*

*Abrogati*

*Art. 107a*

IIIa. Protezione  
dei dati  
1. Trattamento  
di dati personali

<sup>1</sup> L'UFAC, le autorità di ricorso come pure le altre autorità e organizzazioni private incaricate di compiti in virtù della presente legge trattano i dati personali necessari all'adempimento del loro mandato legale.

<sup>2</sup> Sono trattati dati personali, inclusi dati degni di particolare protezione e profili della personalità, concernenti:

- a. le persone attive nell'aviazione civile, che riguardano:
  1. l'attitudine caratteriale (buona condotta, estratto del casellario giudiziale e risultati di eventuali accertamenti supplementari),
  2. la capacità (formazione scolastica e specialistica, percorso professionale, qualifiche, infortuni e incidenti),
  3. la salute (esami concernenti l'idoneità fisica e l'attitudine psichica);
- b. procedimenti amministrativi e penali e sanzioni secondo la legislazione sull'aviazione civile.

<sup>3</sup> Sono inoltre trattati dati personali concernenti:

- a. imprese svizzere di trasporto aereo;
- b. imprese estere di trasporto aereo che esercitano la navigazione aerea in Svizzera;
- c. imprese di costruzione;
- d. imprese di manutenzione;
- e. gestori di impianti infrastrutturali;
- f. fornitori di servizi della sicurezza aerea.

<sup>4</sup> Ai fini delle inchieste sugli infortuni aeronautici e gli incidenti gravi, i fornitori di servizi della sicurezza aerea civile e militare possono registrare conversazioni e rumori di fondo in ambienti adibiti al traffico aereo. Il Consiglio federale disciplina le responsabilità per la raccolta dei dati, la procedura di valutazione, i destinatari dei dati, la durata di conservazione e le misure tecniche e organizzative di protezione.

<sup>5</sup> Per l'esecuzione dei loro compiti legali, gli organi che trattano i dati possono comunicare dati personali, inclusi i dati degni di particolare protezione e i profili della personalità, alle autorità svizzere o estere incaricate di compiti analoghi nonché a organizzazioni internazionali, se dette autorità e organizzazioni garantiscono un'adeguata protezione dei dati trasmessi.

*Art. 107b*

2. Diritti di  
accesso

<sup>1</sup> I dati personali raccolti nella matricola svizzera degli aeromobili (art. 52 segg.) sono pubblici. Possono essere resi accessibili mediante procedura di richiamo.

<sup>2</sup> Il servizio d'inchiesta ha accesso ai dati personali delle persone attive nell'aviazione civile trattati dall'UFAC.

*Art. 108a*

IVa. Requisiti  
fondamentali  
relativi alla  
sicurezza del  
traffico aereo

<sup>1</sup> Il Consiglio federale stabilisce i requisiti fondamentali relativi alla sicurezza del traffico aereo. A tal fine si attiene alle prescrizioni internazionali vincolanti per la Svizzera e tiene conto dello stato della tecnica e della sostenibilità economica.

<sup>2</sup> Può designare norme tecniche dal cui rispetto si presume che siano adempiuti anche i requisiti fondamentali relativi alla sicurezza.

<sup>3</sup> Può delegare all'UFAC l'emanazione di prescrizioni amministrative e tecniche, in particolare la designazione delle norme tecniche di cui al capoverso 2.

## II

*Disposizioni transitorie della modifica del 1° ottobre 2010*

<sup>1</sup> Le procedure pendenti dinanzi alla Commissione federale sugli infortuni aeronautici (Commissione; ex art. 26 cpv. 1<sup>8</sup>) al momento dell'entrata in vigore della modifica del 1° ottobre 2010 della presente legge sono portate a termine in applicazione del diritto anteriore. La Commissione resta in funzione fino al termine dell'ultima procedura.

<sup>2</sup> Per una durata di cinque anni al massimo a partire dall'entrata in vigore della presente modifica e per quanto le prescrizioni europee applicabili in virtù di accordi bilaterali non dispongano altrimenti, il Consiglio federale può prevedere che i proventi della tassa di una singola categoria di aerodromi possano essere utilizzati per finanziare i costi di un'altra categoria di aerodromi in deroga all'articolo 49 capoverso 4.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale stabilisce quali importi possono essere trasferiti e tra quali categorie.

## III

La modifica del diritto vigente è disciplinata nell'allegato.



## IV

*Coordinamento con il Codice di procedura penale*

Se il Codice di procedura penale del 5 ottobre 2007<sup>9</sup> entra in vigore successivamente o simultaneamente alla presente legge, le modifiche della legge federale sulla navigazione aerea e della legge federale sulle ferrovie previste dall'allegato I cifra II numeri 22 e 25 del Codice di procedura penale decadono.

## V

<sup>1</sup> La presente legge sottostà a referendum facoltativo.

<sup>2</sup> L'articolo 49 capoversi 3–5 entra in vigore contemporaneamente alla modifica della legge federale del 22 marzo 1985<sup>10</sup> concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata che disciplina l'impiego del prodotto di tale imposta in favore del traffico aereo.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale determina l'entrata in vigore delle altre disposizioni.

Consiglio nazionale, 1° ottobre 2010

La presidente: Pascale Bruderer Wyss  
Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

Consiglio degli Stati, 1° ottobre 2010

La presidente: Erika Forster-Vannini  
Il segretario: Philippe Schwab

*Referendum ed entrata in vigore*

<sup>1</sup> Il termine di referendum per la presente legge è decorso infruttuosamente il 20 gennaio 2011.<sup>11</sup>

<sup>2</sup> Ad eccezione delle modifiche al capoverso 3, la presente legge entra in vigore il 1° aprile 2011.

<sup>3</sup> Gli articoli 8, capoversi 1 e 2, 24–26c, 39 e l'allegato (cifra III), entrano in vigore ulteriormente.

4 marzo 2011

In nome del Consiglio federale svizzero:

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

<sup>9</sup> RS 312.0

<sup>10</sup> RS 725.116.2; FF 2010 5733

<sup>11</sup> FF 2010 5793

*Allegato*  
(cifra III)

## Modifica del diritto vigente

La legge federale del 20 dicembre 1957<sup>12</sup> sulle ferrovie è modificata come segue:

*Art. 14a*          Obbligo di notifica in caso di infortuni e incidenti gravi

I gestori dell'infrastruttura devono comunicare immediatamente al DATEC gli infortuni e gli incidenti gravi nell'esercizio delle ferrovie.

*Art. 15*          Inchiesta sugli infortuni e gli incidenti gravi

<sup>1</sup> Per ogni infortunio e incidente grave nell'esercizio delle ferrovie è aperta un'inchiesta intesa a chiarirne le circostanze, lo svolgimento e le cause.

<sup>2</sup> L'inchiesta serve a impedire infortuni analoghi. Essa non verte sulla determinazione della colpa e della responsabilità.

*Art. 15a*          Servizio d'inchiesta

<sup>1</sup> Il Consiglio federale istituisce un servizio incaricato di svolgere le inchieste.

<sup>2</sup> Il servizio d'inchiesta è indipendente dalle autorità amministrative; esso è amministrativamente subordinato al DATEC.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale nomina la direzione del servizio d'inchiesta. I membri della direzione devono essere specialisti indipendenti.

<sup>4</sup> La direzione assume gli altri collaboratori del servizio d'inchiesta.

<sup>5</sup> Il Consiglio federale disciplina l'organizzazione del servizio d'inchiesta. Può raggrupparlo con il servizio d'inchiesta di cui all'articolo 25 della legge federale del 21 dicembre 1948<sup>13</sup> sulla navigazione aerea.

*Art. 15b*          Procedura del servizio d'inchiesta

<sup>1</sup> Il servizio d'inchiesta presenta un rapporto per ogni inchiesta. Il rapporto non costituisce una decisione formale e non può essere impugnato.

<sup>2</sup> Per chiarire i fatti, il servizio d'inchiesta può ordinare:

- a. la citazione di persone che possono fornire informazioni utili;
- b. perquisizioni;
- c. sequestri;
- d. analisi mediche quali prove del sangue e dell'urina;

<sup>12</sup> RS 742.101

<sup>13</sup> RS 748.0

- e. autopsie;
- f. l'analisi di apparecchi di registrazione;
- g. perizie.

<sup>3</sup> Se tange diritti od obblighi, il servizio d'inchiesta emana decisioni formali. Per quanto la presente legge non disponga altrimenti, si applica la legge federale del 20 dicembre 1968<sup>14</sup> sulla procedura amministrativa.

<sup>4</sup> Le decisioni emanate nell'ambito dell'inchiesta possono essere impugnate entro dieci giorni mediante opposizione al servizio d'inchiesta.

<sup>5</sup> Il servizio d'inchiesta gestisce un sistema di assicurazione della qualità. La direzione provvede in particolare affinché si tenga adeguatamente conto delle istanze di tutti gli interessati.

<sup>6</sup> Il Consiglio federale disciplina la procedura, in particolare le misure coercitive e la pubblicazione dei rapporti.

#### *Art. 15c* Spese della procedura d'inchiesta

Se in un altro procedimento è stato accertato con una sentenza passata in giudicato che qualcuno ha causato l'infortunio intenzionalmente o per negligenza grave, il servizio d'inchiesta può addossargli una parte delle spese d'inchiesta. Il Consiglio federale ne disciplina il calcolo. Al riguardo considera la gravità della colpa.

#### *Art. 86a lett. g*

È punito con una pena detentiva fino a tre anni o con una pena pecuniaria chiunque intenzionalmente o per negligenza:

- g. contravviene al suo obbligo, previsto all'articolo 14a, di comunicare immediatamente gli infortuni e gli incidenti gravi nell'esercizio delle ferrovie.

