

---

Direttiva

LR I-001 I

## **Istituzione di zone regolamentate (Restricted Areas, LS-R)**

---

Basi legali:

Cfr. n. 3.3

---

Stato:

Pubblicazione: 01.06.2017

Entrata in vigore della presente versione: 01.06.2017

N. della presente versione: 1.0

Entrata in vigore della prima versione: 01.06.2017

---

Autore:

Divisione Sicurezza delle infrastrutture

---

Approvata da, il:

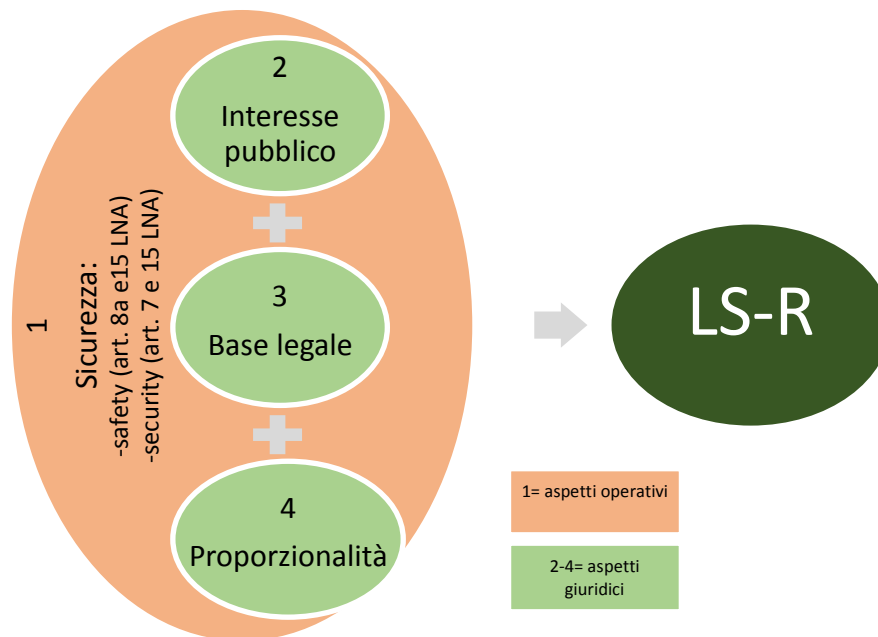
Direzione dell'Ufficio, 15.05.2017

---

# 1. Obiettivo e scopo

La presente direttiva descrive il modo in cui l'UFAC interpreta e applica le basi legali nel quadro dell'istituzione delle zone regolamentate (*Restricted Areas*; LS-R).

## 2. Schema di valutazione



Oltre al requisito di base legato alla safety e alla security (1), anche i requisiti giuridici di cui ai n. 2 - 4 devono essere adempiuti perché possa essere istituita una LS-R. Se tutti e quattro i requisiti sono soddisfatti, la LS-R viene istituita. Se invece uno dei quattro requisiti risulta inadempito, la LS-R dev'essere rifiutata.

## 3. Spiegazioni relative alle condizioni 1 - 4

### 3.1 Requisito di base legato alla safety e alla security

Il processo inizia con una valutazione operativa volta a dimostrare che l'attribuzione di una LS-R è giustificata, tenuto conto dei criteri di safety e security. Una LS-R può essere istituita per i seguenti motivi di sicurezza:

- Manifestazioni aeronautiche pubbliche: secondo l'art. 89 cpv. 2 dell'ordinanza sulla navigazione aerea<sup>1</sup> l'UFAC, nell'autorizzare le manifestazioni aeronautiche pubbliche, stabilisce le condizioni e le direttive richieste per motivi di sicurezza e di rumore. Questa valutazione, tuttavia, non implica in ogni singolo caso la necessità di prevedere una LS-R. Una LS-R per una manifestazione aeronautica pubblica può essere istituita soltanto se le regole prescritte all'interno dello spazio aereo previsto per la manifestazione (ad es. limiti di velocità, principio *see & avoid*) non possono essere rispettate nel quadro di un'attività prevista dal programma e

<sup>1</sup> RS 748.01

se, pertanto, i partecipanti alla manifestazione, altri utenti dello spazio aereo o terzi a terra corrono un rischio.

- Manifestazioni che richiedono misure di sicurezza (security) più severe, come ad esempio il World Economic Forum (WEF) o importanti eventi sportivi. In questo caso la LS-R è istituita in virtù di una decisione del Consiglio federale (art. 7 legge sulla navigazione aerea<sup>2</sup>).
- Pericolo nel ritardo (art. 15 LNA). Questa ragione è sinora stata invocata per eventi di ampia portata (ad es. incidenti, incendi di boschi), per le necessarie operazioni di lotta antincendio e di salvataggio. Con l'istituzione di una LS-R si vuole evitare la perturbazione di queste operazioni da parte del rimanente traffico aereo (v. anche il terzo punto al n. 3.2).

## 3.2 Interesse pubblico

- Posto che lo spazio aereo svizzero è un bene comune, in veste di autorità nazionale l'UFAC è tenuto a valutare l'interesse pubblico in una prospettiva nazionale o per lo meno sovraregionale. Interessi pubblici di natura locale o limitati a una determinata regione non giustificano pertanto l'attribuzione di uno spazio aereo destinato a un utilizzo più intensivo da parte della collettività.
- Nel caso di domande inoltrate dall'esercito, l'UFAC parte dal presupposto che siano state verificate da quest'ultimo e che corrispondano effettivamente a un interesse pubblico. In questi casi l'UFAC rinuncia a una propria valutazione dell'interesse pubblico, presumendo che le Forze aeree agiscono sempre nell'interesse nazionale e in ossequio al proprio mandato (polizia aerea, dissuasione).
- Una domanda di istituzione di una LS-R non corrisponde a un interesse pubblico né a un imperativo di sicurezza aerea se, con la propria attività, il richiedente mette in pericolo altri utenti dello spazio aereo, persone o beni materiali a terra ("posizione di garante"), adducendo nel contempo che l'istituzione di una LS-R ridurrebbe o eliminerebbe i rischi e pericoli da esso stesso generati e che, così facendo, agirebbe nell'interesse pubblico e della sicurezza. Occorre infatti per principio evitare di creare una situazione di pericolo.
- Nel caso di manifestazioni aeronautiche pubbliche, di regola l'UFAC ritiene che l'attribuzione di una LS-R corrisponda a un interesse pubblico nazionale se il numero di spettatori attesi per tutta la durata dell'evento supera i 7000 -10 000. Stando all'attuale giudizio dell'UFAC, le manifestazioni di questa portata servono a promuovere l'aviazione civile. Queste cifre si basano su un'analisi dell'affluenza di pubblico a manifestazioni aeronautiche svoltesi negli anni 2014 e 2015. L'UFAC si riserva il diritto di riesaminare tali cifre di tanto in tanto. Questa soglia minima non si applica alle manifestazioni non incentrate sull'aviazione, alle quali tuttavia le Forze aeree partecipano ad esempio con la Patrouille Suisse (ad es. discesa libera di sci del Lauberhorn). Si applica in questo caso il principio enunciato al n. 2 del presente capitolo, secondo cui l'UFAC non esegue una propria valutazione dell'interesse pubblico.

## 3.3 Base legale

La decisione di istituzione di una LS-R si fonda sulle seguenti basi legali:

- Art. 7 LNA: Nell'interesse dell'ordine e della sicurezza pubblica o per ragioni di ordine militare, il Consiglio federale può vietare o limitare in modo temporaneo l'uso dello spazio aereo o il sorvolo di certe zone.
- Art. 8a LNA: L'UFAC definisce la struttura dello spazio aereo. La struttura dello spazio aereo entra in vigore anche se contro di essa è stato interposto ricorso.

---

<sup>2</sup> RS 748.0

- Art. 15 LNA: L'UFAC ordina speciali provvedimenti di polizia, segnatamente per garantire la sicurezza di volo e combattere i rumori degli aeromobili, sia all'atto del rilascio di un'autorizzazione, sia mediante apposita decisione.
- Art. 10 dell'ordinanza del DATEC concernente le norme di circolazione per aeromobili (ONCA<sup>3</sup>): Nel quadro dell'organizzazione dello spazio aereo, per garantire la sicurezza aerea l'UFAC può designare delle zone regolamentate secondo la norma SERA.3145<sup>4</sup>.
- Art. 6 dell'ordinanza concernente il servizio di ricerche e di salvataggio dell'aviazione civile (ORSA<sup>5</sup>): L'Ufficio federale disciplina la circolazione aerea nelle zone in cui sono eseguite operazioni di ricerca e di salvataggio di aeromobili o operazioni di soccorso mediante aeromobili in caso di catastrofi. Esso può vietare o limitare il sorvolo di queste zone agli aeromobili che non sono necessari allo svolgimento delle operazioni.

### 3.4 Proporzionalità

A garanzia della proporzionalità devono imperativamente essere soddisfatti i seguenti requisiti:

- **Adeguatezza:** è riconosciuta se la misura decisa dall'autorità è atta a conseguire l'obiettivo fissato, ossia, nel presente caso, sventare un pericolo per la sicurezza pubblica (adeguatezza rispetto allo scopo).  
Se, ad esempio, le regole prescritte all'interno dello spazio aereo previsto per la manifestazione (limite di velocità, principio *see & avoid*) non possono essere rispettate, l'istituzione di una LS-R serve a proteggere i partecipanti alla manifestazione, altri utenti dello spazio aereo o terzi da pericoli.  
*A contrario*, l'istituzione di una LS-R che non esplica alcun effetto in termini di sicurezza pubblica è da considerarsi inadeguata.
- **Necessità:** è riconosciuta se non vi sono misure meno incisive atte a conseguire l'obiettivo (misura meno invasiva possibile, divieto di adottare misure eccessive).  
Si tratta in questa sede di verificare se non sarebbe più indicato pubblicare una zona di pericolo (LS-D) meno limitativa per il resto del traffico.  
Inoltre, la durata e l'estensione spaziale di una limitazione della circolazione nello spazio aereo non devono risultare eccessive. Il campo di applicazione di una LS-R deve limitarsi alla zona necessaria per garantire la sicurezza aerea; la limitazione dovrà durare soltanto il tempo necessario.
- **Ragionevolezza:** è riconosciuta quando gli interventi necessari sono proporzionali all'obiettivo fissato (rapporto tra interventi e obiettivo). Occorre procedere a una ponderazione tra interessi privati e pubblici ed esaminare se la misura è sostenibile sotto il profilo economico.  
Sul piatto della bilancia vanno messi da un lato gli interessi pubblici per l'attività all'origine della restrizione dello spazio aereo e, dall'altro, l'interesse degli altri utenti dello spazio aereo a poter circolare senza ostacoli di sorta.

---

<sup>3</sup> RS 748.121.11

<sup>4</sup> Regolamento d'esecuzione (UE) n. 923/2012 che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea, allegato

<sup>5</sup> RS 748.126.1

## **4. Emolumenti**

L'emolumento di decisione per l'istituzione di una LS-R è determinato in applicazione dell'articolo 5 dell'ordinanza sugli emolumenti dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (OEm-UFAC<sup>6</sup>). In virtù dell'articolo 5 capoverso 4 OEm-UFAC, e conformemente alla prassi, le restrizioni dello spazio aereo decretate su domanda delle Forze aeree non sono soggette a emolumenti.

## **5. Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il 1° giugno 2017.

Ufficio federale dell'aviazione civile

Martin Bernegger, Vicedirettore  
Capo Divisione Sicurezza delle infrastrutture

Fiona Lombardi,  
Responsabile a.i. Sezione  
Spazio aereo

---

<sup>6</sup> RS 748.112.11