



---

## Direttiva

## AD I-009 I

Oggetto:

# Prior Permission Required (PPR) e Restricted (R): Significato e uso delle sigle negli aerodromi

---

N. registrazione / dossier: 62-99.00

Basi legali:

- Art. 3 della legge federale sulla navigazione aerea (LNA; RS 748.0)
- Art. 3b cpv. 1, 23 e 25a dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1)
- Art. 7 dell'ordinanza del DATEC sul capo d'aerodromo (RS 748.131.121.8)

Destinatari:

Esercenti d'aerodromo, capi d'aerodromo, piloti

Edizione:

Entrata in vigore della presente versione: 01.12.2012  
Presente versione: 1.0  
Entrata in vigore prima pubblicazione: 01.12.2012

Autore:

Divisione Sicurezza delle infrastrutture

Approvata il / da:

15.10.2012 / Direzione dell'Ufficio

---

---

## 1. Scopo

- 1.1 La presente direttiva ha lo scopo di armonizzare il significato e l'uso dei concetti *Prior Permission Required* (PPR) e *Restricted* (R) impiegati in Svizzera in relazione all'utilizzazione degli aerodromi da parte degli aeromobili. La qualità delle informazioni riportate nelle pubblicazioni aeronautiche viene così migliorata, contribuendo ad aumentare la sicurezza nel traffico aereo.
- 1.2 I PPR e R sono strumenti a disposizione dell'aerodromo, atti a far valere priorità, prescrizioni di esercizio e altre condizioni in relazione alla sua utilizzazione. Essi servono alla gestione del traffico e non devono essere intesi come misure di mitigazione in caso di *non-conformities* identificate e di rischi per la sicurezza.

## 2. Prior Permission Required (PPR)

### 2.1 Significato

Con l'indicazione "PPR" l'aerodromo specifica che l'utilizzazione dello stesso può avvenire esclusivamente con la sua autorizzazione esplicita. L'autorizzazione può essere rilasciata anche tramite un registratore aggiornato o dispositivo analogo.

L'autorizzazione dell'aerodromo deve essere chiesta anticipatamente. Il silenzio (nessuna risposta da parte dell'aerodromo) significa che l'autorizzazione è negata. Per contro, una conferma scritta non è obbligatoria. L'autorizzazione può essere rilasciata per un singolo caso o per un periodo prolungato.

### 2.2 Campo di applicazione

L'aerodromo può utilizzare il PPR, per esempio:

- per limitare il numero di movimenti in ragione di prescrizioni sul rumore o per carenza di spazio;
- per predisporre nell'aerodromo l'ulteriore equipaggiamento antincendio eventualmente necessario;
- per verificare che gli utenti dispongano delle qualifiche necessarie come ad esempio una formazione (spiegazione delle procedure di avvicinamento locali).

È possibile richiedere il PPR anche per singole categorie di utenti.

### 2.3 Aeroporti

Gli aeroporti, ovvero gli aerodromi con concessione, possono usare il PPR nella misura in cui non ne risulti una limitazione del loro obbligo di ammettere utenti. In considerazione di questa esigenza di diritto pubblico, gli aeroporti non possono utilizzare il PPR per escludere utenti. Essi possono tuttavia impiegarlo per assicurare un'attività operativa efficiente e senza inconvenienti, nonché per applicare le regole contenute nel regolamento d'esercizio.

---

## 2.4 Responsabilità operativa

Il capo dell'aerodromo è il soggetto responsabile della corretta applicazione del PPR nell'esercizio operativo.

Durante gli orari di apertura indicati nelle pubblicazioni aeronautiche ufficiali l'aerodromo deve essere esercitato come un impianto dell'aviazione. Qualsiasi limitazione deve essere comunicata mediante le pubblicazioni aeronautiche ufficiali.

L'applicazione del PPR non esonera il capo dell'aerodromo dall'obbligo di rispettare le esigenze della legislazione e delle autorità, in particolare dagli obblighi di pubblicazione e di notificazione (art. 7 ordinanza sul capo d'aerodromo).

- 2.5 Se, per ragioni operative, è necessario volare su un altro aerodromo con il PPR, è possibile rinunciare alla richiesta di un'autorizzazione di cui al n. 2.1.

## 3. Restricted (R)

### 3.1 Significato

Con l'indicazione accessoria "R" nel Manuale d'informazione aeronautica, un aerodromo dichiara che l'utilizzazione è riservata esclusivamente a una cerchia di utenti ristretta (per es. membri di un club).

### 3.2 Campo di applicazione

Diversamente dal caso dell'indicazione PPR, con l'indicazione R un aerodromo chiarisce sin dall'inizio che è aperto solamente a una cerchia ristretta di utenti, definita nel regolamento d'esercizio. Autorizzazioni per altri utenti (visiting aircraft) possono essere rilasciate solamente in singoli casi, sulla base di una regolamentazione derogatoria che ricade sotto la responsabilità dell'aerodromo (analogamente al PPR).

L'indicazione R può essere usata solamente se la cerchia di utenti è limitata nel regolamento d'esercizio.

## 4. Pubblicazioni

### 4.1 PPR

- 4.1.1 L'aerodromo decide d'intesa con l'UFAC in quali casi utilizzare il PPR (sempre, per determinati utenti, operazioni o orari). Esso è tenuto a pubblicare nelle pubblicazioni aeronautiche ufficiali i casi per i quali vale il PPR (art. 25a OSIA). Ciò vale anche per i casi in cui il PPR debba essere applicato a tutti i voli. L'indicazione esplicita della sigla PPR nel regolamento d'esercizio può essere omessa.
- 4.1.2 Le limitazioni di utilizzazione prolungate devono essere pubblicate nel Manuale d'informazione aeronautica. Le limitazioni, la cui durata è inferiore a tre mesi, sono comunicate mediante NOTAM.
- 4.1.3 L'indicazione PPR non viene riportata sulle carte aeronautiche.
- 4.1.4 Nel Manuale d'informazione aeronautica (Manuale VFR e AIP), le disposizioni PPR devono essere riportate nel paragrafo «*Limitazioni di volo locali e osservazioni*».

---

4.2 R

4.2.1 Gli aerodromi che possono essere utilizzati solo da una cerchia ristretta di utenti, definita nel regolamento d'esercizio, sono contrassegnati con l'indicazione R nel Manuale d'informazione aeronautica.

4.2.2 L'indicazione R non viene riportata sulle carte aeronautiche.

4.2.3 Nel Manuale d'informazione aeronautica l'indicazione R è sempre accompagnata dal nome dell'aerodromo (per es. *Amlikon "R"*).

## 5. Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il 1° dicembre 2012.

UFFICIO FEDERALE DELL'AVIAZIONE CIVILE



Daniel Hügli, Vicedirettore  
Capo Divisione Sicurezza delle infrastrutture



Pascal Waldner  
Capo Sezione Aerodromi e ostacoli alla  
navigazione aerea



Daniel Born  
Capo Sezione Normalizzazione  
e sanzioni