

# Ordinanza sull'aviazione militare (OAMil)

del 22 settembre 2023 (Stato 1° gennaio 2025)

---

*Il Consiglio federale svizzero,*

visti gli articoli 3 capoverso 3, 26b capoverso 3, 40 capoverso 1, 55a capoverso 2, 106 capoverso 2 e 107 della legge federale sulla navigazione aerea del 21 dicembre 1948<sup>1</sup> (LNA),

*ordina:*

## Sezione 1: Disposizioni generali

### Art. 1 Oggetto

Nell'ambito dell'aviazione militare la presente ordinanza disciplina:

- a. i compiti dell'autorità per l'aviazione militare (*Military Aviation Authority*, MAA) e la sua collaborazione con l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC);
- b. i sistemi aeronautici militari;
- c. le licenze e la formazione del personale;
- d. il servizio di volo;
- e. l'infrastruttura;
- f. la sicurezza; e
- g. l'inchiesta sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti.

### Art. 2 Applicabilità delle disposizioni in materia di aviazione civile

Le seguenti disposizioni della LNA in materia di aviazione civile sono applicabili anche all'aviazione militare:

- a. articolo 16 (ispezione);
- b. articolo 20 capoversi 1 e 3 (sistema di segnalazione degli eventi particolari);
- c. articolo 92 lettera a (provvedimenti amministrativi).

### Art. 3 Applicabilità di prescrizioni tecniche internazionali

Il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS) può dichiarare vincolanti per l'aviazione militare svizzera le norme e le rac-

RU 2023 560

<sup>1</sup> RS 748.0

comandazioni stabilite nell'ambito della cooperazione internazionale delle autorità per l'aviazione militare nonché le pertinenti prescrizioni tecniche.

#### **Art. 4** Definizioni

Nella presente ordinanza si intende per:

- a. *sistemi aeronautici militari*: gli aeromobili militari con e senza occupanti, gli equipaggiamenti per il servizio di volo e il servizio di lancio nonché le altre parti costitutive di aeromobili militari che influiscono o possono influire sulla navigabilità di questi ultimi;
- b. *navigabilità*: la capacità di un aeromobile militare di operare nel quadro dell'esercizio previsto, in volo e a terra, senza rischi eccessivi per l'equipaggio, il personale di terra, i passeggeri o terzi;
- c. *sistemi di supporto alle missioni*: gli apparecchi elettronici per la pianificazione e l'analisi dettagliate delle missioni.

#### **Art. 5** Vigilanza

La vigilanza della MAA si estende a imprese e persone nella misura in cui queste forniscono prestazioni a favore dell'aviazione militare.

#### **Art. 6** Riconoscimento di licenze, autorizzazioni e ammissioni rilasciate da altre autorità

<sup>1</sup> La MAA può riconoscere del tutto o in parte le licenze, le autorizzazioni e le ammissioni rilasciate da altre autorità civili o militari, se queste raggiungono il livello di sicurezza accettabile (*Acceptable Level of Safety*) dell'aviazione militare.

<sup>2</sup> A questo scopo il DDPS può concludere accordi di portata limitata concernenti la cooperazione amministrativa e tecnica con autorità aeronautiche estere.

#### **Art. 7** Coordinamento con l'UFAC

<sup>1</sup> La MAA e l'UFAC coordinano le loro attività di vigilanza per costruzioni, impianti e servizi della sicurezza aerea utilizzati per scopi civili e militari e per l'impiego di imprese di aviazione civile a favore dell'aviazione militare.

<sup>2</sup> Coordinano in particolare:

- a. il coinvolgimento dell'altra autorità da parte dell'autorità che ha la responsabilità principale della vigilanza;
- b. il processo di autorizzazione dell'utilizzo per scopi civili di costruzioni e impianti militari, compresa l'indicazione di quale organo debba fornire quali giustificativi a questo scopo;
- c. i processi che l'UFAC e la MAA possono riconoscere reciprocamente e i diritti che ne derivano;
- d. la possibilità di consultare reciprocamente i documenti;

- e. la procedura di appianamento delle divergenze.

## Sezione 2: Sistemi aeronautici militari

### Art. 8 Matricola degli aeromobili militari

<sup>1</sup> La MAA gestisce la matricola svizzera degli aeromobili militari.

<sup>2</sup> Gli aeromobili militari sono registrati esclusivamente nella matricola degli aeromobili militari.

<sup>3</sup> Gli alianti da pendio, i paracadute e gli aeromobili senza occupanti di peso inferiore a 25 kg non sono registrati nella matricola degli aeromobili militari.

### Art. 9 a 15<sup>2</sup>

### Art. 16 Esigenze di navigabilità

<sup>1</sup> I sistemi aeronautici militari devono soddisfare le esigenze di navigabilità secondo il manuale MIL-HDBK-516<sup>3</sup> del Dipartimento della Difesa degli Stati Uniti o l'EMACC Handbook<sup>4</sup> dell'Agencia europea per la difesa.

<sup>2</sup> La MAA può completare queste esigenze con istruzioni tecniche, in particolare con esigenze funzionali e prestazionali. Può rilasciare l'ammissione se è raggiunto un livello di sicurezza equivalente.

<sup>3</sup> L'impresa di progettazione è tenuta a comprovare che le esigenze di navigabilità sono soddisfatte. La MAA può esigere controlli, calcoli o collaudi supplementari al suolo o in volo, può eseguirli direttamente oppure farli eseguire da terzi previa consultazione dell'impresa di progettazione.

<sup>4</sup> Se un'autorità estera inoltra una domanda d'ammissione in base ad altre procedure o esigenze di navigabilità per un aeromobile che sottostà alla sorveglianza della MAA, quest'ultima può autorizzare deroghe alle esigenze di cui ai capoversi 1 e 2.

<sup>5</sup> Le altre parti costitutive di un sistema aeronautico devono essere conformi a uno standard riconosciuto a livello internazionale.

### Art. 17 Livello di sicurezza accettabile

<sup>1</sup> Il livello di sicurezza accettabile si conforma alla definizione delle autorità competenti in materia d'ammissione del Paese produttore.

<sup>2</sup> Per il rilascio del certificato di tipo, all'interno di istruzioni tecniche la MAA può definire un livello di sicurezza accettabile per un tipo che si discosta dalla definizione

<sup>2</sup> Non ancora in vigore (art. 50 cpv. 2).

<sup>3</sup> US Department of Defence Handbook: MIL-HDBK-516, Airworthiness Certification Criteria (MIL-HDBK-516, revisione C del 12.12.2014)

<sup>4</sup> European Defence Agency: EMACC Handbook, European Military Airworthiness Certification Criteria (EMACC Handbook, edizione 3.1 del 25.09.2018)

dell'autorità di ammissione competente in materia d'ammissione del Paese produttore.

#### **Art. 18** Ammissione all'esercizio

<sup>1</sup> Un aeromobile può essere impiegato soltanto se è disponibile un certificato di navigabilità valido o un'autorizzazione di volo. Dopo lavori di manutenzione deve inoltre essere disponibile un certificato di riammissione in servizio.

<sup>2</sup> La MAA rilascia il certificato di navigabilità (*Certificate of Airworthiness*) necessario per l'esercizio di un aeromobile sulla base della prova che le esigenze di navigabilità sono soddisfatte.

<sup>3</sup> Se la procedura d'ammissione è in corso o se l'aeromobile non adempie le esigenze essenziali di navigabilità, la MAA può rilasciare un'autorizzazione di volo limitata nel tempo.

<sup>4</sup> La MAA può vincolare il certificato di navigabilità o l'autorizzazione di volo a oneri, condizioni e limitazioni.

<sup>5</sup> Dopo i lavori di manutenzione, in particolare dopo quelli inerenti alla riparazione di guasti tecnici, difetti oppure dopo sollecitazioni anormali, una persona autorizzata è tenuta a confermare i lavori eseguiti con un certificato di riammissione in servizio.

<sup>6</sup> Essa può rilasciare il certificato di riammissione in servizio soltanto se i lavori di manutenzione sono stati effettuati e terminati secondo i pertinenti documenti di manutenzione e se sono stati montati parti d'aeromobile ed equipaggiamenti ammessi all'utilizzo.

<sup>7</sup> Il certificato di riammissione in servizio scade se:

- a. un guasto tecnico, un difetto o una sollecitazione anormale pregiudica la navigabilità;
- b. sono necessari nuovi lavori di manutenzione; o
- c. una parte d'aeromobile, equipaggiamenti, il materiale di terra o gli equipaggiamenti per la manutenzione non sono stati immagazzinati o trasportati in modo conforme alle prescrizioni o sottoposti alla necessaria manutenzione.

<sup>8</sup> Il certificato di riammissione in servizio non può essere rilasciato quando si è a conoscenza di fatti che compromettono seriamente la sicurezza di volo.

#### **Art. 19** Impiego di altre parti costitutive

<sup>1</sup> Altre parti costitutive di un sistema aeronautico possono essere utilizzate se adempiono le esigenze di navigabilità applicabili, se sono immagazzinate secondo le direttive del produttore e se:

- a. sono nuove; o
- b. sono state mantenute in modo conforme alle prescrizioni.

<sup>2</sup> Dopo i lavori di manutenzione, per le parti costitutive provviste di numeri di serie deve inoltre essere disponibile un certificato di riammissione in servizio.

**Art. 20** Equipaggiamento minimo di un aeromobile

La MAA può stabilire nelle istruzioni tecniche l'equipaggiamento minimo di un aeromobile per l'esercizio previsto.

**Art. 21** Valutazione della navigabilità di un aeromobile

La MAA può effettuare ispezioni nonché disporre o svolgere voli di controllo per valutare la navigabilità di un aeromobile.

**Sezione 3: Licenze e formazione del personale****Art. 22** Categorie di personale

Il personale dell'aviazione militare comprende le categorie seguenti:

- a. personale addetto al servizio di volo;
- b. personale di manutenzione;
- c. controllori del traffico aereo;
- d. altro personale aeronautico.

**Art. 23 a 28<sup>5</sup>****Sezione 4: Servizio di volo****Art. 29** Manuale per il servizio di volo

<sup>1</sup> Le imprese che effettuano voli i quali rientrano nel campo d'applicazione della presente ordinanza sono tenute a redigere un manuale per il servizio di volo (*Operations Manual*).

<sup>2</sup> Nel manuale per il servizio di volo l'impresa è tenuta a stabilire in particolare:

- a. la pianificazione dei voli;
- b. le regole di volo generali;
- c. le procedure fondamentali al suolo e in volo;
- d. le direttive per l'utilizzo dell'equipaggiamento;
- e. il comportamento in caso di incidenti e infortuni, comprese le relative procedure d'emergenza;
- f. le direttive di medicina aeronautica, comprese le misure atte a mantenere l'efficienza fisica e mentale dei membri dell'equipaggio;

<sup>5</sup> Non ancora in vigore (art. 50 cpv. 2).

- g. la descrizione delle missioni standard e delle procedure applicabili alle operazioni particolari;
- h. la gestione delle armi e di merci pericolose;
- i. la responsabilità per quanto riguarda le operazioni di volo;
- j. i diritti e i doveri del personale addetto al servizio di volo, comprese le esigenze di allenamento e qualificazione.

<sup>3</sup> Il manuale per il servizio di volo e le sue modifiche devono essere sottoposti alla MAA per approvazione.

<sup>4</sup> La MAA verifica il rispetto del manuale per il servizio di volo.

### **Art. 30** Impiego di imprese private a favore dell'aviazione militare

<sup>1</sup> Le imprese di aviazione civile certificate per voli secondo le prescrizioni concernenti le operazioni di volo dell'aviazione civile o che hanno dichiarato le loro attività conformemente a queste prescrizioni, in linea di principio possono effettuare voli a favore dell'aviazione militare secondo le norme, le procedure e i manuali dell'aviazione civile.

<sup>2</sup> È possibile derogare alle regolamentazioni civili nella misura in cui è necessario per adempiere il mandato. Le deroghe previste devono essere precedentemente sottoposte per approvazione alla MAA.

<sup>3</sup> I voli di cui al capoverso 1 sono soggetti alla vigilanza della MAA.

## **Sezione 5: Infrastruttura**

### **Art. 31<sup>6</sup>**

#### **Art. 32** Comandante d'aerodromo

<sup>1</sup> Il comandante d'aerodromo è responsabile dell'esercizio sicuro e del rispetto delle prescrizioni di sicurezza sull'aerodromo militare.

<sup>2</sup> Egli:

- a. emana istruzioni concernenti l'organizzazione tecnica e operativa dell'aerodromo militare;
- b. dà il via libera all'esercizio oppure lo limita, e dispone la comunicazione a tale riguardo;
- c. si adopera affinché le notizie aeronautiche relative all'aerodromo militare siano corrette e dispone le pubblicazioni necessarie;
- d. ha la facoltà di emanare istruzioni nei confronti di tutte le persone nell'aerodromo militare.

<sup>6</sup> Non ancora in vigore (art. 50 cpv. 2).

<sup>3</sup> Redige un manuale d'esercizio concernente:

- a. l'organizzazione e la gestione dell'aerodromo;
- b. la collaborazione con altre organizzazioni attive nell'aerodromo militare;
- c. le procedure per l'attività operativa;
- d. l'infrastruttura rilevante per la sicurezza di volo;
- e. il comportamento nell'aerodromo;
- f. l'istruzione, l'allenamento e gli esercizi;
- g. la gestione degli animali selvatici.

<sup>4</sup> Il manuale d'esercizio e le sue modifiche devono essere sottoposti per approvazione alla MAA.

<sup>5</sup> La MAA verifica l'attuazione del contenuto del manuale d'esercizio.

### **Art. 33** Ostacoli alla navigazione aerea

<sup>1</sup> Le disposizioni dell'OSIA<sup>7</sup> sono applicabili nell'ambito degli ostacoli alla navigazione aerea, sempre che la presente ordinanza non disponga altrimenti.

<sup>2</sup> Il comandante d'aerodromo redige un catasto militare delle superfici di limitazione degli ostacoli per l'aerodromo militare e lo sottopone per approvazione alla MAA. Si occupa dell'aggiornamento del catasto.

<sup>3</sup> La MAA è competente per:

- a. l'approvazione e la vigilanza di costruzioni e impianti nonché vegetazione e oggetti temporanei quali ostacoli alla navigazione aerea che attraversano le superfici libere da ostacoli dei catasti militari delle superfici di limitazione degli ostacoli;
- b. l'approvazione e la vigilanza di ostacoli alla navigazione aerea in aree utilizzate per scopi militari al di fuori dei catasti militari delle superfici di limitazione degli ostacoli.

<sup>4</sup> Il DDPS stabilisce la localizzazione geografica delle aree utilizzate per scopi militari. A tale proposito consulta la MAA e l'UFAC.

<sup>5</sup> La MAA consulta l'UFAC:

- a. prima di approvare un catasto militare delle superfici di limitazione degli ostacoli;
- b. prima di autorizzare un oggetto quale ostacolo alla navigazione aerea che attraversa le superfici libere da ostacoli dei catasti militari delle superfici di limitazione degli ostacoli;
- c. prima di approvare ostacoli alla navigazione aerea in aree utilizzate per scopi militari.

<sup>7</sup> RS 748.131.1

<sup>6</sup> Gli ostacoli alla navigazione aerea sono registrati o pubblicati tramite l'interfaccia nazionale di registrazione dei dati secondo l'articolo 58b capoverso 1 OSIA, sempre che non siano classificati come oggetti segreti. Il DDPS e la MAA mettono a disposizione dell'UFAC tutti i dati necessari a questo scopo. È fatta salva una mancata registrazione o pubblicazione nel caso singolo disposta dalla MAA per ragioni di tutela del segreto militare.

<sup>7</sup> Oggetti classificati come segreti non sono né resi noti all'UFAC né pubblicati. L'organo che effettua la classificazione è responsabile della sicurezza aerea generale di questi oggetti segreti.

## Sezione 6: Sicurezza

### Art. 34 Programma nazionale di sicurezza

<sup>1</sup> La MAA emana un Programma nazionale di sicurezza per l'aviazione militare (*Military State Safety Program*).

<sup>2</sup> Nel Programma stabilisce gli obiettivi di sicurezza nell'aviazione militare, descrive la strategia della gestione della sicurezza e individua le modalità e i mezzi con cui si intendono raggiungere gli obiettivi di sicurezza.

### Art. 35<sup>8</sup>

### Art. 36 Sistema di segnalazione di eventi

<sup>1</sup> La MAA istituisce un sistema di segnalazione di eventi nell'aviazione militare.

<sup>2</sup> Designa un centro segnalazioni interno incaricato di registrare e analizzare le segnalazioni ricevute.

<sup>3</sup> Il centro segnalazioni è separato dal punto di vista organizzativo dalle unità della MAA che svolgono attività di vigilanza.

<sup>4</sup> I dipendenti del centro segnalazioni incaricati della registrazione e dell'analisi delle segnalazioni sono esentati, nel quadro di queste attività, dall'obbligo di denuncia.

### Art. 37 Eventi da segnalare

<sup>1</sup> Gli eventi che potrebbero rappresentare un rischio rilevante per la sicurezza di volo devono essere segnalati.

<sup>2</sup> Occorre segnalare in particolare gli eventi descritti nel documento EMAD 20-89 dell'Agenzia europea per la difesa.

<sup>8</sup> Non ancora in vigore (art. 50 cpv. 2).

<sup>9</sup> European Defence Agency: European Military Airworthiness Document (EMAD) on the use of EASA's General Acceptable Means of Compliance for Airworthiness of Products Parts and Appliances (AMC 20) in the Military Environment. (EMAD 20, edizione 2.0 del 28.01.2022).

<sup>3</sup> Nelle istruzioni tecniche la MAA può prevedere un obbligo di segnalazione per ulteriori eventi.

**Art. 38** Modalità delle segnalazioni obbligatorie

<sup>1</sup> Sono soggette all'obbligo di segnalazione le persone che dispongono di una licenza della MAA o che sono impiegate in imprese soggette alla vigilanza della MAA.

<sup>2</sup> Devono segnalare gli eventi da segnalare tramite il sistema di gestione della sicurezza della loro impresa o tramite il sistema di segnalazione della MAA.

<sup>3</sup> Le segnalazioni devono essere effettuate entro 72 ore da quando si ha conoscenza dell'evento.

**Art. 39** Segnalazioni spontanee

La MAA istituisce un sistema di segnalazione di eventi per i quali non è previsto un obbligo di segnalazione.

## Sezione 7: Inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti

**Art. 40**<sup>10</sup> Scopo e oggetto dell'inchiesta sulla sicurezza

Per ogni infortunio e incidente grave nel settore dell'aviazione militare è aperta un'inchiesta sulla sicurezza. Questa serve a prevenire ulteriori eventi imprevisti e comprende le circostanze tecniche, operative, umane, organizzative e sistemiche che hanno portato all'infortunio o all'incidente grave.

**Art. 41** Organo responsabile

Il *Defense Aviation Safety Investigation Board* (DASIB) è l'organo responsabile per le inchieste sulla sicurezza riguardanti infortuni e incidenti gravi nell'aviazione militare.

**Art. 42** Coordinamento con altre autorità

<sup>1</sup> L'inchiesta sulla sicurezza è svolta indipendentemente da un procedimento delle autorità penali militari o civili oppure da un procedimento amministrativo.<sup>11</sup>

<sup>2</sup> Il DASIB e le autorità di perseguimento penale nonché le autorità amministrative coordinano le loro attività.

<sup>3</sup> Se in un evento imprevisto sono coinvolti sia aeromobili civili che militari, il DASIB e il Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza coordinano le loro attività.

<sup>10</sup> Nuovo testo giusta l'all. n. 2 dell'O del 13 set. 2024, in vigore il 1° gen. 2025 (RU 2024 511).

<sup>11</sup> Nuovo testo giusta l'all. n. 2 dell'O del 13 set. 2024, in vigore il 1° gen. 2025 (RU 2024 511).

**Art. 43** Utilizzo di informazioni nell'ambito di procedimenti penali

Le informazioni fornite da una persona nell'ambito di un'inchiesta sulla sicurezza possono essere utilizzate in un procedimento penale soltanto con il suo consenso.

**Art. 44** Compiti del DASIB

Il DASIB ha i seguenti compiti:

- a.<sup>12</sup> svolge inchieste concernenti infortuni e incidenti gravi in cui sono rimasti coinvolti aeromobili militari, a condizione che l'inchiesta sulla sicurezza serva a prevenire ulteriori eventi imprevisti;
- b.<sup>13</sup> può esaminare altri eventi imprevisti se vi è motivo di presumere che l'inchiesta sulla sicurezza può fornire informazioni importanti per la prevenzione di ulteriori eventi imprevisti;
- c. definisce gli obiettivi e i punti centrali delle sue attività;
- d. assicura un sistema di garanzia della qualità efficace.

**Art. 45<sup>14</sup>** Operazioni d'inchiesta

<sup>1</sup> Il DASIB avvia un'inchiesta preliminare. Attraverso l'inchiesta preliminare si chiarisce se un'inchiesta sulla sicurezza può servire a prevenire ulteriori eventi imprevisti.

<sup>2</sup> Se viene aperta un'inchiesta sulla sicurezza, il DASIB procede a tutte le operazioni d'inchiesta necessarie. Può rinunciare se comportano costi eccessivi rispetto ai risultati attesi.

<sup>3</sup> Può incaricare periti esterni della trattazione di questioni tecniche particolari.

<sup>4</sup> Può esigere dalle imprese coinvolte o dagli organi della sicurezza aerea registrazioni elettroniche in una forma leggibile senza particolari difficoltà tecniche.

<sup>5</sup> Se nel corso dell'inchiesta sulla sicurezza il DASIB constata che tale inchiesta non permette di prevenire ulteriori eventi imprevisti, la sospende. Definisce le ragioni di tale decisione e le rende pubbliche.

**Art. 46<sup>15</sup>** Rapporto d'inchiesta

<sup>1</sup> Se viene aperta un'inchiesta sulla sicurezza, il DASIB stende un rapporto preliminare.

<sup>2</sup> Prima della chiusura dell'inchiesta sulla sicurezza il DASIB può comunicare ai servizi responsabili della vigilanza e alle persone direttamente interessate i risultati

<sup>12</sup> Nuovo testo giusta l'all. n. 2 dell'O del 13 set. 2024, in vigore il 1° gen. 2025 (RU 2024 511).

<sup>13</sup> Nuovo testo giusta l'all. n. 2 dell'O del 13 set. 2024, in vigore il 1° gen. 2025 (RU 2024 511).

<sup>14</sup> Nuovo testo giusta l'all. n. 2 dell'O del 13 set. 2024, in vigore il 1° gen. 2025 (RU 2024 511).

<sup>15</sup> Nuovo testo giusta l'all. n. 2 dell'O del 13 set. 2024, in vigore il 1° gen. 2025 (RU 2024 511).

dell'inchiesta che sono rilevanti ai fini della prevenzione di eventi imprevisti e che potrebbero richiedere misure immediate.

<sup>3</sup> Dopo la chiusura dell'inchiesta sulla sicurezza il DASIB riassume in un rapporto finale i risultati ottenuti. Se sono stati riscontrati deficit di sicurezza, il rapporto finale contiene le corrispondenti raccomandazioni di sicurezza. Nel rapporto finale il DASIB può rivolgere avvisi di sicurezza alle imprese e alle organizzazioni interessate.

**Art. 47** Misure coercitive

Il DASIB può disporre le misure secondo gli articoli 31–34 e 36 dell'ordinanza del 17 dicembre 2014<sup>16</sup> concernente le inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti nei trasporti.

## **Sezione 8: Disposizioni finali**

**Art. 48** Modifica di altri atti normativi

La modifica di altri atti normativi è disciplinata nell'allegato.

**Art. 49** Disposizioni transitorie

Le licenze, le autorizzazioni, le ammissioni e le approvazioni rilasciate secondo il diritto previgente nel campo d'applicazione della presente ordinanza conservano la loro validità fino a quando non sono sostituite da una licenza, un'autorizzazione, un'ammissione o un'approvazione della MAA, revocate dalla MAA o non più valide poiché scadute.

**Art. 50** Entrata in vigore

<sup>1</sup> Fatto salvo il capoverso 2, la presente ordinanza entra in vigore il 1° novembre 2023.

<sup>2</sup> Gli articoli 9–15, 23–28, 31 e 35 entreranno in vigore in un secondo tempo.

<sup>16</sup> RS 742.161

*Allegato*  
(art. 48)

## **Modifica di altri atti normativi**

Gli atti normativi qui appresso sono modificati come segue:

...<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Le mod. possono essere consultate alla RU **2023** 560.