

04.085

**Messaggio  
concernente la legge federale sugli impianti a fune  
adibiti al trasporto di persone**

del 22 dicembre 2004

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di legge sugli impianti a fune adibiti al trasporto di persone.

Nel contempo, vi proponiamo di togliere di ruolo il seguente intervento parlamentare:

2000 P 00.3273 Semplificazione delle procedure amministrative  
per le PMI (S 5.10.00, Jenny)

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

22 dicembre 2004

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Joseph Deiss

La cancelliera della Confederazione, Annemarie Huber-Hotz

---

## Compendio

*La nuova Costituzione federale sancisce nell'articolo 87 che la legislazione sugli impianti a fune compete alla Confederazione, il che le conferisce ampie competenze in materia. È pertanto possibile unificare le procedure e le competenze per tutti gli impianti a fune, nonché colmare le lacune esistenti a livello legislativo. Dal profilo tecnico, è nel contempo assicurata l'armonizzazione con la direttiva 2000/9/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 marzo 2000 relativa agli impianti a fune adibiti al trasporto di persone.*

*Vista la rapidità dell'evoluzione tecnica, la legge contempla unicamente le condizioni quadro. È pertanto opportuno disciplinarne minuziosamente l'applicazione a livello di ordinanza. La politica federale in materia di concessione e di autorizzazione, che ha dato buona prova della sua validità ed è incontestata, verrà portata avanti. Tutte le attuali disposizioni dell'ordinanza che si sono rivelate soddisfacenti saranno conservate, sia nell'ambito della legge sugli impianti a fune, della legge sul trasporto viaggiatori sia, come finora, a livello di ordinanza.*

*D'ora in poi, prima di mettere in cantiere un impianto di trasporto a fune, non vi saranno più tre procedure diverse, bensì una sola. Finora, la concessione, l'approvazione dei piani e l'autorizzazione edilizia erano oggetto di procedure separate, e i Cantoni erano competenti per l'ultima. In compenso, per quanto concerne gli impianti a fune di competenza cantonale, la prassi semplificata delle autorizzazioni è già in vigore. Riunendo le procedure secondo quanto proposto (concessione, approvazione dei piani, autorizzazione edilizia, autorizzazioni speciali relative al diritto ambientale) si ottiene una concentrazione massima a livello federale. L'autorità di prima istanza sarà ora unicamente l'Ufficio federale dei trasporti (UFT). I Cantoni rimangono competenti soltanto per le sciovie e le piccole funivie.*

*La legge disciplina inoltre le autorizzazioni d'esercizio per gli impianti a fune. Saranno altresì fissate a livello di legge le modalità secondo cui la Confederazione e i Cantoni esercitano la vigilanza in materia di sicurezza. La legge dispone espressamente che la Confederazione vigila sulla sicurezza in funzione dei rischi. La Confederazione tiene così conto dell'importanza della vigilanza in materia di sicurezza, senza peraltro generare costi sproporzionati. Rispetto alle disposizioni attualmente in vigore non muterà alcunché per quanto riguarda la prassi dei controlli. Eventuali modifiche della legge sugli impianti a fune che si rendessero necessarie in vista della ristrutturazione della vigilanza in materia di sicurezza verranno apportate tramite la legge federale sulla riorganizzazione della sorveglianza sulla sicurezza.*

## Indice

<b>Compendio</b>	<b>794</b>
<b>1 Grandi linee del progetto</b>	<b>797</b>
1.1 Situazione iniziale	797
1.2 Disciplinamento vigente in dettaglio	798
1.3 Ampia competenza della Confederazione in virtù dell'articolo 87 della Costituzione federale	799
1.4 Scopo e oggetto della legge	800
1.5 Ripartizione delle competenze tra Confederazione e Cantoni	801
1.6 Necessità della concessione	801
1.7 Campo d'applicazione	802
1.7.1 Impianti a fune	802
1.7.2 Impianti accessori	802
1.8 Sicurezza tecnica	803
1.8.1 Direttiva CE sugli impianti a fune	803
1.8.2 Sistema uniforme di autorizzazione tecnica dell'Ufficio federale dei trasporti	803
1.9 Responsabilità e obbligo di assicurazione	803
1.10 Aiuti finanziari e indennità	804
1.11 Incidenti rilevanti	804
1.12 Risanamento dei siti inquinati	804
1.13 Piano settoriale	805
1.14 Approvazione dei piani	805
1.15 Nuovi rimedi giuridici	806
1.16 Soluzioni esaminate	806
1.17 Procedura di consultazione	806
1.18 Stralcio di interventi parlamentari	807
<b>2 Commento alle singole disposizioni</b>	<b>808</b>
2.1 Legge sugli impianti a fune	808
2.2 Modifica del diritto vigente	817
<b>3 Ripercussioni</b>	<b>818</b>
3.1 Sulla Confederazione	818
3.1.1 Ripercussioni finanziarie	818
3.1.2 Ripercussioni sul personale	818
3.2 Ripercussioni sui Cantoni e i Comuni	819
3.3 Ripercussioni sull'economia nazionale	819
3.4 Altre ripercussioni	820
3.4.1 Ripercussioni di carattere generale della legge sugli impianti a fune	820
3.4.2 Ripercussioni sulle imprese di trasporto a fune	820
3.4.3 Ripercussioni sull'ambiente	820

3.4.4 Ripercussioni sulla politica di pianificazione del territorio	821
3.4.5 Ripercussioni sulla sicurezza tecnica	821
<b>4 Programma di legislatura</b>	<b>821</b>
<b>5 Aspetti giuridici</b>	<b>821</b>
5.1 Costituzionalità	821
5.2 Rapporti con il diritto internazionale	822
5.3 Forma dell'atto normativo	822
5.4 Delega dei poteri legislativi	822
5.5 Coordinamento con le revisioni simultanee di altre leggi	822
5.5.1 Revisione dell'organizzazione giudiziaria federale	822
5.5.2 Riforma delle ferrovie 2	822
<b>Legge federale sugli impianti a fune adibiti al trasporto di persone (Disegno)</b>	<b>823</b>

# Messaggio

## 1 Grandi linee del progetto

### 1.1 Situazione iniziale

In Svizzera gli impianti di trasporto turistici vantano una lunga tradizione. Alle ferrovie a cremagliera e alle funicolari della fine del XIX secolo hanno fatto seguito, dopo la Seconda Guerra mondiale, le funivie e le sciovie. Dal 1960, grazie agli sviluppi positivi in ambito socioeconomico e a inverni con abbondanti nevicate, si è registrato un vero e proprio boom infrastrutturale nell'ambito del turismo degli sport invernali, che verso la fine degli anni Ottanta è andato attenuandosi: da allora si investe soprattutto nella sostituzione e nell'ampliamento di impianti già esistenti, un campo nel quale la tecnologia propone regolarmente nuovi sistemi sempre più potenti. Di conseguenza, le sciovie sono state progressivamente sostituite da seggiovie, il numero di impianti è diminuito mentre, nel contempo, è stata potenziata l'offerta. A questo proposito, oltre alle esigenze dei clienti e a una concorrenza più agguerrita tra le stazioni di sport invernali, anche i mutamenti climatici in atto svolgono un ruolo importante.

La progressiva saturazione del mercato del turismo degli sport invernali, la comparsa di offerte alternative e le mutate condizioni climatiche hanno comportato, dopo gli anni Ottanta, una fase di stagnazione del volume d'affari nel settore degli impianti a fune. Da qualche tempo, i fattori che pregiudicano maggiormente e in modo sempre più marcato la redditività delle aziende sono le strategie espansionistiche intese a eliminare la concorrenza, l'accumularsi degli investimenti per il rinnovo degli impianti e (a livello strutturale) le dimensioni ridotte delle imprese. Gli impianti a fune costituiscono tuttavia un importante fattore economico e sono pertanto irrinunciabili per l'economia turistica della regione alpina svizzera.

Per far fronte ai rapidissimi sviluppi di cui sopra, verso la metà degli anni Settanta, venne elaborata una concezione in materia di concessioni in base alla quale il Consiglio federale ha emanato, l'8 novembre 1978<sup>1</sup>, l'ordinanza sul rilascio della concessione agli impianti di trasporto a fune (ORCF). Mettendo in vigore tale ordinanza il 1° dicembre 1978, il Consiglio federale ha confermato il proprio intento di perseguire una politica di concessione moderata, una strategia incontestata e attuata a tutt'oggi. Tale politica contemplava già alcuni principi dello sviluppo sostenibile, ai quali il DATEC si è ispirato per elaborare la strategia della legislatura 1999–2003, e che costituiscono un punto di riferimento per gli obiettivi generali e i principi operativi del Dipartimento. Da quando gli obiettivi e i principi delle concessioni sono stati integrati, nel dicembre 1997, nella concezione «Paesaggio svizzero» (settore politico, dello sport, del tempo libero e del turismo), la politica federale in materia è altresì una concezione ai sensi dell'articolo 13 della legge del 22 giugno 1979<sup>2</sup> sulla pianificazione del territorio (LPT).

Per l'applicazione della politica delle concessioni, l'ORCF e l'ordinanza del 22 marzo 1972<sup>3</sup> sulle teleferiche adibite al trasporto di persone senza concessione

1 RS 743.11

2 RS 700

3 RS 743.21

federale e sulle sciovie (OFEC) costituiscono la base nei settori delle competenze e delle procedure. Pertanto, la Confederazione è attualmente competente per le concessioni delle teleferiche adibite al trasporto professionale dei viaggiatori, mentre i Cantoni lo sono per l'autorizzazione delle teleferiche che non trasportano persone a titolo commerciale. In deroga a tale principio, spetta ai Cantoni anche la competenza per le sciovie, le piccole teleferiche e le teleferiche d'esposizione che servono al trasporto commerciale di persone. Al fine di garantire una politica uniforme a livello nazionale per gli impianti di trasporto turistici, la Confederazione dispone di un diritto di codecisione.

Per le funicolari si applica attualmente il diritto ferroviario. L'ordinanza del 10 marzo 1986<sup>4</sup> sugli impianti di trasporto a fune funge da base per la sicurezza tecnica. In occasione della sua ultima revisione, nell'ottobre 2000, si è già tenuto ampiamente conto delle condizioni quadro della normativa dell'UE.

Oltre alla concessione, le teleferiche necessitano attualmente di un'approvazione dei piani secondo il diritto federale, nonché di un'autorizzazione edilizia secondo il diritto cantonale, che in generale comprende anche le autorizzazioni speciali relative al diritto ambientale. Questa ripartizione delle competenze risulta dalle basi legali (legge federale del 18 giugno 1993<sup>5</sup> sul trasporto viaggiatori (LTV), ORCF, OFEC, ordinanza sugli impianti di trasporto a fune), che poggiano tutte sulla privativa postale (art. 36 cpv. 1 vCost., che corrisponde all'attuale art. 92 cpv. 1 Cost.). Ciò non conferiva alla Confederazione né una base né una competenza per rilasciare autorizzazioni edilizie per le teleferiche.

La vigilanza è disciplinata come la competenza in materia di trasporto: mentre la vigilanza sul rispetto delle esigenze in materia di sicurezza della costruzione e dell'esercizio delle teleferiche e delle funicolari concessionarie è conferita alla Confederazione, i Cantoni sono competenti per gli impianti che richiedono autorizzazioni cantonali. I Cantoni hanno già riunito gli sforzi nel 1951 nell'ambito di un Concordato istituendo un servizio di controllo tecnico. Attualmente sono 22 i Cantoni che aderiscono al Concordato.

L'articolo 87 della nuova Costituzione, in vigore dal 1° gennaio 2000, conferisce alla Confederazione ampie competenze in materia di trasporti a fune. In tal modo è stata creata la condizione preliminare che permette di semplificare le procedure e di migliorare, mediante una legge ad hoc, una situazione giuridica non ottimale e diventata ormai difficile, soprattutto per motivi di coordinamento.

## 1.2                                    **Disciplinamento vigente in dettaglio**

Per il trasporto di persone, la costruzione e la gestione di un impianto a fune sono necessarie le seguenti autorizzazioni:

*Concessione:* una concessione può essere rilasciata soltanto se sono adempiute determinate condizioni, ovvero se sussiste un bisogno sufficiente ed è prevista un'evoluzione favorevole della domanda (art. 4 ORCF), se non vi è concorrenza notevole con le imprese di trasporti pubblici (art. 5 ORCF) e se l'impresa garantisce di poter adempiere a lungo termine gli obblighi derivanti dalla legge, dall'ordinanza

<sup>4</sup> RS 743.12

<sup>5</sup> RS 744.10



(*téléphériques*) e non a tutti gli impianti di trasporto a fune. Questa osservazione ha permesso di constatare una divergenza tra la versione tedesca e la versione francese della Costituzione federale. La Cancelleria federale e l'Ufficio federale di giustizia hanno stabilito che si trattava di un errore di traduzione non individuato al momento della redazione. Non vi sono tuttavia problemi di competenza poiché le funicolari non comprese nel termine francese di «*téléphériques*» rientrano anche nella definizione di «trasporti ferroviari», menzionati dall'articolo 87 della Costituzione federale. Le funicolari rientrano pertanto in questa disposizione anche nella versione francese. Il testo italiano della legge utilizza la definizione di impianti a fune esplicitando che il termine «filovie» usato nell'articolo 87 Cost. va inteso nella sua accezione più ampia, incluse cioè le teleferiche, le funivie e le funicolari.

## 1.4 Scopo e oggetto della legge

La legge sugli impianti a fune persegue tre obiettivi principali:

- l'istituzione di una base legale per il settore degli impianti a fune conformemente all'articolo 87 Cost.;
- la semplificazione delle procedure secondo il modello di accentramento previsto dalla legge federale del 18 giugno 1999<sup>12</sup> sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani e dall'articolo 62a della legge federale del 21 marzo 1997<sup>13</sup> sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA);
- l'armonizzazione con il diritto europeo dal punto di vista tecnico.

Sulla base della privativa postale della Confederazione (art. 36 cpv. 1 vCost. che corrisponde all'attuale art. 92 cpv. 1 Cost.) sono state emanate leggi speciali per i mezzi di trasporto seguenti: battelli, aerei, filobus e automobili. In virtù dell'articolo 87 della Costituzione federale, occorre emanare una legge per gli impianti a fune. Gli elementi materiali che finora hanno dato buoni risultati sono mantenuti. Si prevede quindi di riprendere nella LTV le condizioni dell'ORCF per il rilascio della concessione affinché possano essere applicate, nell'interesse di una prassi uniforme, agli altri mezzi di trasporto turistici.

La legge si prefigge soprattutto di semplificare le procedure necessarie per la costruzione di una ferrovia, riunendole in un'unica procedura secondo i principi della concentrazione delle decisioni. Una sola decisione concernerà l'insieme degli aspetti della sicurezza tecnica e delle esigenze della legislazione sui trasporti, la pianificazione del territorio, l'ambiente e le costruzioni. In tal modo è possibile effettuare una valutazione globale degli interessi. Le attuali procedure parallele di approvazione dei piani e di autorizzazione edilizia che finora erano necessarie per motivi di coordinamento saranno soppresse e anche l'iter ricorsuale potrà essere semplificato e uniformato. Con l'approvazione dei piani e la concessione rilasciata contemporaneamente, un'impresa è abilitata a costruire un impianto a fune e a trasportare persone a titolo professionale; l'autorizzazione d'esercizio rimane salva. Visto che l'autorizzazione edilizia secondo il diritto cantonale è integrata nell'approvazione

<sup>12</sup> RU 1999 3071

<sup>13</sup> RS 172.010

dei piani, gli impianti sottoposti alla competenza federale beneficeranno di un'ampia semplificazione.

Per quanto concerne il campo d'applicazione e le condizioni quadro tecniche, la legge è armonizzata con la direttiva 2000/9/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 marzo 2000<sup>14</sup>, relativa agli impianti a fune adibiti al trasporto di persone (direttiva CE sugli impianti a fune). Un primo passo in questa direzione è stato fatto nell'ottobre 2000 con la revisione dell'ordinanza del 10 marzo 1986<sup>15</sup> sugli impianti di trasporto a fune.

A livello di politica e diritto in materia di ambiente non sono previste modifiche. Gli obiettivi e i principi della politica federale in materia di impianti turistici sono mantenuti. Come nel passato, si stabilisce un equilibrio tra le zone collegate da mezzi meccanici e sottoposte a uno sfruttamento turistico intensivo e le zone intatte (obiettivo superiore). I paesaggi particolarmente pregiati saranno preservati e l'alta montagna sarà sempre sfruttata in modo molto restrittivo. Le valorizzazioni sono limitate ai siti che presentano un'idoneità superiore alla media (obiettivi generali). Da ultimo, ci si prefigge in generale di costruire ed esercitare impianti a fune rispettosi del paesaggio. In ogni caso, gli aspetti economici di un progetto dovranno essere confrontati con gli interessi ambientali in modo obiettivo e proporzionato (adeguatezza della pianificazione della valorizzazione, aspetti economici e di economia aziendale, obiettivi dei progetti). Vista l'enorme portata economica degli impianti a fune in una regione di montagna, gli interessi economici sono molto importanti.

## **1.5 Ripartizione delle competenze tra Confederazione e Cantoni**

Su domanda dei Cantoni, le loro competenze sono mantenute per certi tipi di impianti. I Cantoni restano competenti per le funivie non adibite al trasporto commerciale di persone, nonché per le scivole e le piccole funivie adibite al trasporto di persone ai sensi dell'OFEC. Tutti gli altri impianti a fune retti dalla legge sugli impianti a fune e adibiti al trasporto commerciale di persone sono di competenza della Confederazione.

## **1.6 Necessità della concessione**

Il trasporto di persone è un monopolio legale, ossia un'attività economica che, in virtù della Costituzione o della legge, è una prerogativa statale. La Confederazione ha il diritto esclusivo di trasportare viaggiatori a titolo commerciale, nella misura in cui questo diritto non sia limitato da altri atti normativi. Se il diritto a esercitare un'attività soggetta a monopolio viene conferito ad altri, ciò avviene sotto forma di una concessione. Con la nuova legge è mantenuto il monopolio dello Stato nel settore del trasporto di persone e quindi anche lo strumento della concessione.

<sup>14</sup> GU L 106 del 3 maggio 2000, p. 21.

<sup>15</sup> RU 2000 2538

La legge sugli impianti a fune intende instaurare una politica di concessione unitaria, valida per tutte le regioni del Paese. Se si rinunciasse allo strumento della concessione non si potrebbe evitare una moltitudine di pratiche diverse a causa della struttura federalistica della Svizzera.

Con le concessioni si possono soddisfare esigenze economiche, ma anche richieste legate alla pianificazione del territorio e al diritto ambientale, tutte tese a uno sviluppo sostenibile.

Visto che il trasporto non commerciale di persone non rientra nel monopolio, gli impianti a fune non adibiti al trasporto commerciale di persone non necessitano di una concessione.

Il rilascio delle concessioni per gli impianti a fune è disciplinato esclusivamente dalla LTV.

## **1.7 Campo d'applicazione**

### **1.7.1 Impianti a fune**

Il campo di applicazione della legge sugli impianti a fune si estende, conformemente alla direttiva CE sugli impianti a fune, a tutti i tipi di impianti a fune adibiti al trasporto professionale di persone. Per tutti questi impianti si applicano principi uniformi concernenti la sicurezza. In virtù della legge federale del 6 ottobre 1995<sup>16</sup> sugli ostacoli tecnici al commercio (LOTG), la Svizzera è tenuta ad adeguare le proprie prescrizioni tecniche a quelle dei suoi principali partner commerciali, nel caso specifico la CE.

Sono esclusi dal campo d'applicazione gli ascensori secondo la direttiva CE sugli ascensori<sup>17</sup>, le macchine secondo la direttiva sulle macchine<sup>18</sup>, gli impianti a fune adibiti al trasporto di materiale, gli impianti a fune militari, gli impianti a fune utilizzati per attività minerarie nonché quelli installati ed esercitati solo temporaneamente, ad esempio, gli impianti trasferibili e temporanei, come pure gli impianti dei parchi di divertimento che servono per il tempo libero e non al trasporto di persone.

### **1.7.2 Impianti accessori**

Gli impianti a fune situati in luoghi turistici necessitano generalmente di impianti accessori come le piste di discesa, gli impianti d'innervamento artificiale, i parcheggi, i ristoranti ecc. Tali impianti non sono disciplinati nella legge sugli impianti a fune, ma devono essere presi in considerazione al momento del rilascio di un'approvazione dei piani. La legge li contempla solo analogamente al disciplinamento della legge sulle ferrovie (cfr. n. 2.1 commento dell'art. 10).

<sup>16</sup> RS 946.51

<sup>17</sup> Direttiva 95/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 giugno 1995, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative agli ascensori (GU L 213 del 7.9.1995, p. 1).

<sup>18</sup> Direttiva 98/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 giugno 1998 concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle macchine (GU L 207 del 23.7.1998, p. 1).

## **1.8 Sicurezza tecnica**

### **1.8.1 Direttiva CE sugli impianti a fune**

Per quanto concerne la sicurezza tecnica, la legge è armonizzata alla direttiva CE sugli impianti a fune.

Per tutti gli impianti a fune (anche per quelli che non necessitano di una concessione federale) si applica il principio secondo cui devono essere soddisfatti i «requisiti essenziali» definiti nella direttiva CE. Ciò vale anche per l'insieme di un impianto: infrastruttura (opere di costruzione ecc.), sottosistemi e componenti di sicurezza.

La direttiva CE sugli impianti a fune stabilisce che i sottosistemi e i componenti di sicurezza conformi alle norme europee possono di regola essere utilizzati anche in Svizzera a condizione che esistano documenti attestanti tale conformità.

Nell'ambito dell'autorizzazione d'esercizio, la conformità dei sottosistemi e dei componenti di sicurezza deve essere fornita mediante dichiarazioni o attestati di conformità.

I principi più importanti devono essere fissati a livello di legge, mentre gli aspetti concreti (disposizioni esecutive) devono essere disciplinati mediante ordinanza.

### **1.8.2 Sistema uniforme di autorizzazione tecnica dell'Ufficio federale dei trasporti**

Nell'ambito dell'autorizzazione d'esercizio, sono specificati unicamente gli aspetti fondamentali sui quali vertono anche le procedure d'autorizzazione previste dal diritto ferroviario. Viene così fatto un passo avanti verso una maggiore coerenza. Uno di questi aspetti è il principio della valutazione in funzione dei rischi, effettuata dall'UFT che seleziona a tal fine gli aspetti da esaminare in base alle conoscenze disponibili e svolge rilevamenti per campionatura.

Il richiedente deve fornire la prova della sicurezza (attestato di sicurezza). A titolo complementare, l'UFT può chiedere pareri sulla sicurezza (i cosiddetti rapporti di perizia) a esperti indipendenti e procedere a prove per campionatura. Gli aspetti specifici del settore degli impianti a fune, come il riconoscimento dei capitecnici, sono disciplinati come finora a livello di ordinanza.

Il messaggio concernente la legge federale sulla riorganizzazione della vigilanza sulla sicurezza è attualmente in fase di elaborazione. Tale riorganizzazione modificherà anche la vigilanza sulla sicurezza nell'ambito degli impianti a fune.

## **1.9 Responsabilità e obbligo di assicurazione**

Nel diritto vigente, la responsabilità dei gestori di impianti di trasporto a fune con concessione federale era assoggettata, in virtù dell'articolo 5 LTV, alla legge federale del 28 marzo 1905<sup>19</sup> sulla responsabilità civile delle imprese di strade ferrate e di piroscafi e della Posta svizzera (responsabilità civile ferroviaria). Questa responsabi-

<sup>19</sup> RS 221.112.742

lità di diritto ferroviario è ripresa nella legge sugli impianti a fune ed è quindi estesa a tutti gli impianti a fune secondo il campo d'applicazione della legge. Nel disegno di legge è introdotta una disposizione che sancisce l'obbligo del gestore di stipulare un'assicurazione.

### **1.10 Aiuti finanziari e indennità**

La legge sugli impianti a fune si limita alla vigilanza sulla sicurezza e alle questioni di costruzione; non istituisce nuovi strumenti intesi a sostenere finanziariamente progetti d'investimento. La nuova procedura non interferisce con i meccanismi di finanziamento della Confederazione in questo ambito.

La legge sugli impianti a fune non contiene quindi disposizioni sul sostegno economico di singole imprese di impianti a fune o sul promovimento del settore, come richiesto da alcuni partecipanti alla consultazione, ma espressamente respinto da altri.

### **1.11 Incidenti rilevanti**

Finora, conformemente all'articolo 1 capoverso 2 lettera c dell'ordinanza del 27 febbraio 1991<sup>20</sup> sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR) in relazione all'articolo 2 capoverso 1 della legge federale del 20 dicembre 1957<sup>21</sup> sulle ferrovie, le funicolari che trasportano merci pericolose sottostanno all'OPIR; le funivie vi sono assoggettate conformemente all'articolo 1 capoverso 3 lettera c OPIR.

Con l'entrata in vigore della legge sugli impianti a fune, l'autorità d'esecuzione, conformemente all'articolo 1 capoverso 3 lettera c OPIR, potrà assoggettare a quest'ultima tutti gli impianti a fune se serviranno al trasporto di merci pericolose che potrebbero danneggiare seriamente la popolazione e l'ambiente. Tra questi rientrano anche le funicolari. Per gli impianti a fune adibiti al trasporto regolare e professionale di persone, l'autorità d'esecuzione è l'UFT, per gli altri impianti a fune adibiti al trasporto di persone, nonché per le scivvie e le piccole funivie l'autorità competente secondo il diritto cantonale.

### **1.12 Risanamento dei siti inquinati**

Analogamente all'OPIR, l'esecuzione dell'ordinanza del 26 agosto 1998<sup>22</sup> sui siti contaminati compete all'UFT per quanto concerne gli impianti a fune adibiti al trasporto regolare e professionale. Per gli altri impianti adibiti al trasporto di persone, nonché per le scivvie e le piccole funivie, questo compito è attribuito all'autorità competente secondo il diritto cantonale.

<sup>20</sup> RS 814.012

<sup>21</sup> RS 742.101

<sup>22</sup> RS 814.680

### **1.13 Piano settoriale**

Non è necessario allestire un piano settoriale per gli impianti a fune ai sensi dell'articolo 13 LPT. L'attività della Confederazione nell'ambito degli impianti a fune – rilascio della concessione – è definita mediante obiettivi e principi della politica in materia che sono integrati nella concezione «Paesaggio svizzero». Questi obiettivi sono concretizzati nell'ambito di una concessione sugli impianti a fune mediante provvedimenti che, essendo integrati nella concezione «Paesaggio svizzero», hanno ottenuto lo statuto di concezione ai sensi della succitata disposizione della LPT. D'altra parte, gli strumenti della pianificazione del territorio (piano direttore cantonale e piano comunale delle zone d'utilizzazione) sono sufficienti per garantire l'utilizzazione parsimoniosa del suolo prescritta dal diritto in materia di pianificazione del territorio, coordinare e ponderare i diversi interessi e le esigenze della società, dell'economia e dell'ambiente e armonizzare le attività della Confederazione, dei Cantoni e dei Comuni in questo ambito.

### **1.14 Approvazione dei piani**

L'approvazione dei piani proposta per la costruzione di un impianto a fune è determinante per semplificare le procedure a livello federale. Riunendo tutte le esigenze necessarie per ottenere l'autorizzazione edilizia (approvazione dei piani, autorizzazioni speciali di diritto ambientale, autorizzazione edilizia) in un'unica decisione permette di concentrare al massimo le operazioni, accelerando considerevolmente le procedure. Inoltre, i rimedi giuridici, finora molteplici e diversi, sono ridotti a due (Commissione federale di ricorso in materia di infrastrutture e ambiente, ricorso di diritto amministrativo al Tribunale federale).

L'autorità competente per il rilascio dell'approvazione dei piani è l'UFT o l'autorità competente del Cantone interessato.

Il nuovo modello procedurale richiede una pianificazione del progetto a diversi livelli. Per la procedura d'approvazione dei piani, che vale come autorizzazione edilizia, il progetto di impianti a fune deve essere presentato al livello di dettaglio del «progetto di costruzione». Le eventuali approvazioni del progetto di dettaglio possono essere successivamente svolte sulla base del «progetto d'esecuzione» come complemento della decisione d'approvazione dei piani o nell'ambito della procedura semplificata. Le modalità devono essere disciplinate mediante ordinanza.

È pure opportuno provvedere affinché i richiedenti che pianificano nuovi impianti non siano sottoposti a una procedura eccessiva e quindi a un rischio finanziario. Per gli impianti sottoposti all'esame dell'impatto sull'ambiente<sup>23</sup>, l'indagine preliminare sugli effetti ambientali prevista dall'articolo 8 OIEA garantisce da tempo l'individuazione già in fase di avamprogetto delle riserve nei confronti degli interessi pubblici (e anche delle difficoltà inerenti alla politica e al diritto delle concessioni). In tal modo le riserve sono formulate prima di svolgere i lavori di pianificazione dettagliati e costosi. Si raccomanda di applicare questo modello performante di indagine preliminare a tutte le categorie di progetti – nel 95 per cento dei casi, non si tratta di

<sup>23</sup> Cfr. allegato 60.1 dell'ordinanza del 19 ottobre 1988 concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente (OIEA), RS **814.011**.

impianti sottoposti all'esame dell'impatto sull'ambiente; le modalità vanno disciplinate mediante ordinanza.

Per le modifiche o i cambiamenti di destinazione di un impianto che non alterano in maniera sostanziale il suo aspetto esterno, il territorio o l'ambiente è prevista una procedura semplificata, se non ledono interessi degni di protezione. In linea generale si rinuncia alla pubblicazione perché la cerchia degli interessati è ristretta e conosciuta.

### **1.15 Nuovi rimedi giuridici**

L'UFT è l'autorità competente per il rilascio dell'approvazione dei piani e della concessione. Per tutte le autorizzazioni vi è quindi una sola possibilità d'impugnazione, articolata in due livelli: la Commissione di ricorso in prima istanza e il Tribunale federale in seconda istanza. Viene così a cadere la regolamentazione vigente che distingue tra nuove concessioni (una sola istanza di ricorso: Tribunale federale) e modifiche della concessione (ricorso a due livelli: DATEC - Consiglio federale).

### **1.16 Soluzioni esaminate**

Per attuare gli obiettivi della legge è stata esaminata la possibilità di una concessione quadro indipendente dagli impianti e dai proprietari con approvazione successiva dei progetti per tutti i mezzi di trasporto. L'intento era di istituire una base legale unica per tutti i concorrenti. Si è tuttavia rinunciato a proseguire lo studio di questa variante in quanto non permetteva di semplificare le procedure, né di garantire la sicurezza della pianificazione, né di ridurre il numero di rimedi giuridici. Sarebbero inoltre sorti problemi di delimitazione per quanto concerne gli strumenti di pianificazione del territorio esistenti. La soluzione proposta evita simili difficoltà.

### **1.17 Procedura di consultazione**

I partecipanti alla consultazione hanno generalmente approvato l'istituzione della legge che semplifica le procedure e rafforza la certezza del diritto. Riconoscono la necessità di intervenire in questo ambito. Il mantenimento della prassi in materia di concessioni e il trasferimento dei principi dell'ordinanza sul rilascio della concessione agli impianti di trasporto a fune (ORCF) nella legge sul trasporto viaggiatori (LTV) sono accolti positivamente.

L'armonizzazione della legge con la direttiva CE sugli impianti a fune non è contestata, anche se vi sono ancora alcuni punti in sospeso, in particolare questioni tecniche (ad es. applicazione alle sciovie e agli impianti esistenti).

Per contro, il disciplinamento delle competenze, proposto nell'avamprogetto messo in consultazione, ha sollevato numerose critiche (quasi tutti i Cantoni). Visto il buon funzionamento del sistema attuale, le cerchie consultate si oppongono al fatto che le competenze per le sciovie e le piccole funivie passino dai Cantoni alla Confederazione. Esse temono inoltre un incremento dei costi che sarebbe insopportabile per il

settore degli impianti a fune. Una semplificazione delle procedure dovrebbe portare a una riduzione dei costi. Per questo motivo si rinuncia a trasferire le competenze.

Nel contesto della nuova politica regionale, diversi partecipanti alla consultazione deplorano il fatto che la legge non preveda disposizioni sul promovimento degli impianti o del settore in questione, mentre altri respingono espressamente tale promovimento.

I partecipanti hanno criticato anche il previsto obbligo di garantire finanziariamente il ripristino delle condizioni preesistenti. Alcuni l'hanno respinto, altri lo sostengono espressamente.

Sono state poste numerose domande riguardo alle condizioni in materia di ambiente, di pianificazione del territorio e di economia da adempiere per ottenere la concessione. Altri temi trattati nella procedura di consultazione sono: le procedure (contenuto, svolgimento, metodo, durata, partecipazione), il trattamento degli impianti accessori (piste, impianti d'innevamento artificiale), la statistica, la formazione del personale, il diritto del lavoro, le disposizioni esecutive, il diritto d'espropriazione, la delega dei compiti di vigilanza, l'imposta sugli oli minerali, il trasporto degli invii postali e le disposizioni relative al trasporto.

La legge sugli impianti a fune poteva essere rielaborata soprattutto nell'ambito del disciplinamento delle competenze e dello svolgimento delle procedure.

Il modello proposto, che riunisce l'approvazione dei piani e l'autorizzazione edilizia, permette di realizzare in modo ottimale gli obiettivi della semplificazione delle procedure e dell'uniformazione dei rimedi giuridici. Esso è stato approvato dalla maggioranza dei partecipanti alla consultazione. Il mantenimento del disciplinamento vigente in materia di competenze tra la Confederazione e i Cantoni tiene conto del fatto che è stato uno dei punti maggiormente criticati. Numerosi altri aspetti di dettaglio, a volte controversi, dovranno essere disciplinati mediante ordinanza poiché concernono questioni di applicazione. In particolare i rappresentanti del settore attribuiscono una grande importanza al fatto che il nuovo disciplinamento non comporti un aumento delle spese di procedura.

## **1.18 Stralcio di interventi parlamentari**

2000 P 00.3273 Semplificazione delle procedure amministrative per le PMI

Questo postulato incarica il Consiglio federale di valutare la soppressione dell'obbligo di concessione per gli impianti a fune e le sciovie. Nel contempo, il Consiglio federale deve prendere in esame la semplificazione delle procedure per l'autorizzazione di impianti a fune e sciovie. Il presente messaggio adempie tale mandato, motivo per cui il postulato può essere tolto di ruolo.

## 2 **Commento alle singole disposizioni**

### 2.1 **Legge sugli impianti a fune**

Il disegno di legge è suddiviso nelle seguenti otto sezioni: disposizioni generali, costruzione di impianti a fune soggetti a concessione federale, esercizio, responsabilità e obbligo di assicurazione, vigilanza ed emolumenti, rimedi giuridici e disposizioni penali, esecuzione e disposizioni finali.

Gli articoli 9-16 contengono speciali disposizioni per gli impianti con concessione federale; tutte le altre disposizioni sono applicabili a tutti gli impianti di trasporto a fune che figurano nel campo d'applicazione.

#### **Sezione 1: Disposizioni generali**

##### *Art. 1*            Oggetto e scopo

I capoversi 1 e 2 garantiscono l'armonizzazione concettuale con la direttiva CE sugli impianti a fune. Vengono pure disciplinati i componenti di sicurezza e i sottosistemi per impianti a fune.

Scopo principale della legge è garantire che gli impianti a fune siano gestiti in maniera sicura ed ecologica. Il capoverso 3 prevede che la legge si attenga alle prescrizioni della sicurezza tecnica e d'esercizio, nonché ai principi di uno sviluppo sostenibile sul piano economico, sociale ed ecologico.

Grazie a requisiti di sicurezza ispirati al diritto internazionale, come pure all'impiego di pezzi normalizzati a livello internazionale, viene promossa anche la competitività degli impianti. Le condizioni per l'ottenimento di una concessione ai sensi della LTV, dal canto loro, servono a garantire che gli impianti pianificati ottengano una buona posizione sul mercato.

##### *Art. 2*            Campo d'applicazione

Il campo d'applicazione della legge comprende, in conformità con la direttiva CE relativa agli impianti a fune, tutti gli impianti adibiti al trasporto di persone. Vi rientrano le funivie, le funicolari, le cabinovie, le seggiovie, le sciovie, nonché gli impianti di trasporto analoghi con complesso motore o via di corsa funicolare.

Sono esclusi gli impianti a fune utilizzati nelle attività minerarie, gli impianti a fune trasferibili e militari, come pure gli ascensori e gli apparecchi di fiere fissi o mobili e gli impianti di parchi di divertimento disciplinati nell'ordinanza sugli ascensori<sup>24</sup> e nella LSIT<sup>25</sup> utilizzati nella gestione del tempo libero e non come mezzi di trasporto pubblici. La direttiva CE esclude dal proprio campo d'applicazione anche le cremagliere e i traghetti a fune. La legge sugli impianti a fune non menziona questi vettori, essendo già oggetto di altri atti normativi (conformemente alla legge sulle ferrovie e alla legislazione in materia di navigazione). Dalla denominazione della legge («sugli

<sup>24</sup> Ordinanza del 23 giugno 1999 sugli ascensori; RS **819.13**.

<sup>25</sup> Legge federale del 19 marzo 1976 sulla sicurezza delle installazioni e degli apparecchi tecnici; RS **819.1**.

impianti a fune adibiti al trasporto di persone») risulta chiaro che gli impianti per il trasporto di materiale ne sono esclusi.

Poiché la Confederazione deve garantire che la direttiva CE sugli impianti a fune sia applicata sistematicamente, l'intera legge, fatta eccezione per la parte sulla costruzione di impianti a fune soggetti a concessione federale, è applicabile a tutti gli impianti. La direttiva CE troverà dunque applicazione anche alle sciovie e alle piccole funivie la cui autorizzazione è rilasciata da organi cantonali.

### *Art. 3 Principi*

I capoversi 1 e 2 prescrivono per quali impianti occorre, oltre alla concessione federale in base alla legislazione sui trasporti, un'approvazione dei piani dell'UFT (funicolari, funivie) e per quali è sufficiente l'autorizzazione cantonale (funivie non adibite al trasporto commerciale di persone, piccole funivie per il trasporto commerciale di persone e seggiovie, analogamente all'attuale disciplinamento OFEC). In tal modo, si stabilisce contemporaneamente una ripartizione delle competenze tra Confederazione e Cantoni.

La concessione – e in minor misura l'autorizzazione cantonale – costituisce dunque uno strumento atto a esercitare il monopolio della Confederazione sulle imprese che gestiscono impianti (a fune) adibiti al trasporto commerciale di persone. Tali installazioni assumono una notevole importanza economica soprattutto nelle regioni turistiche e si trovano spesso al centro di conflitti d'interesse tra esigenze di tutela ambientale e di urbanizzazione. È dunque nell'interesse generale che la Confederazione possa proseguire la propria politica, rimasta costante e incontestata, in materia di concessioni in base a principi e obiettivi stabiliti sin dal 1979. Lo strumento della concessione rilasciata contemporaneamente all'approvazione dei piani consente di garantire questo obiettivo come finora.

A tale scopo, occorre mantenere le condizioni materiali che disciplinano il rilascio di concessioni conformemente agli articoli 3 capoverso 1 e 4-6 ORCF. Tali disposizioni, essendosi rivelate efficaci, verranno trasferite nella LTV affinché siano applicabili anche ad altri vettori di trasporto in regioni turistiche. Il capoverso 3 prescrive in modo vincolante la realizzazione degli obiettivi in materia di sicurezza e di sostenibilità ambientale.

### *Art. 4 Requisiti essenziali e norme tecniche*

La formulazione di requisiti essenziali a livello di ordinanza richiede che il principio corrispondente sia sancito nella legge (cpv. 1). Le norme tecniche servono a concretizzare i requisiti essenziali. Il capoverso 2 stabilisce la competenza di emanare tali norme a livello di disposizioni d'esecuzione. Tali disposizioni sono ispirate alla direttiva CE sugli impianti a fune. Per requisiti essenziali s'intende essenzialmente, ma non solo, la sicurezza. Entrano pure in considerazione esigenze in materia di tutela ambientale o di pianificazione del territorio.

### *Art. 5 Adempimento dei requisiti essenziali*

Anche l'articolo 5 riprende, per analogia, le disposizioni della direttiva CE. I requisiti essenziali servono allo scopo della sicurezza (tecnica) e devono essere rispettati affinché la sicurezza degli impianti sia garantita.

Vengono inoltre poste le condizioni per un modello di procedura di prova analogo a quello previsto dalla direttiva CE (il cosiddetto *New Approach*). Sarà dunque compito del richiedente o del costruttore dimostrare che gli impianti che intende mettere in servizio e i sottosistemi o i componenti di sicurezza che intende commercializzare adempiono i requisiti essenziali. Questa procedura consente di delimitare in modo più chiaro le competenze del costruttore, del gestore e dell'autorità di vigilanza.

#### *Art. 6* Valutazione degli aspetti rilevanti ai fini della sicurezza

L'autorità di vigilanza valuta la domanda in base alle conoscenze in materia di rischi. Essa determina in senso generale i casi in cui devono essere fornite perizie sulla sicurezza e può procedere essa stessa a prove per campionatura.

Questo articolo è inserito nella sezione «Disposizioni generali» poiché si applica sia alla pianificazione e alla costruzione sia all'esercizio di un impianto a fune.

#### *Art. 7* Diritto d'espropriazione

Contrariamente alle ferrovie, per gli impianti a fune non era finora previsto alcun diritto d'espropriazione. D'ora in poi, gli impianti a fune che servono il traffico locale o regionale beneficeranno di un diritto d'espropriazione. In tal modo, gli impianti a fune potranno avvalersi, al pari delle ferrovie, del diritto d'espropriazione nella misura in cui garantiscano i collegamenti basilari.

Servono qui da riferimento i principi stabiliti nell'ordinanza del 18 dicembre 1995<sup>26</sup> concernente le indennità, i prestiti e gli aiuti finanziari secondo la legge federale sulle ferrovie (OIPAF). Conformemente all'articolo 4 capoverso 2 OIPAF, il traffico locale comprende le offerte che servono al collegamento capillare di località. Secondo l'articolo 5 capoverso 2 OIPAF, sono attribuiti al traffico regionale i settori che servono al traffico all'interno di una regione, compreso il collegamento di base tra località, nonché al traffico con le regioni vicine, anche estere, la cui offerta è garantita tutto l'anno e le cui linee hanno una funzione di collegamento. Vi è funzione di collegamento quando a un'estremità della linea si trova una località e all'altra estremità vi è una località o un punto di raccordo con la rete superiore dei trasporti pubblici.

#### *Art. 8* Raccolta, trattamento e pubblicazione dei dati

Questo articolo istituisce la base legale che consente all'Ufficio di trattare tutti i dati sulle imprese che gestiscono impianti a fune di cui necessita per adempiere i suoi compiti e per allestire le statistiche ufficiali. Finora, la raccolta di dati statistici si basava sull'articolo 22 capoverso 3 ORCF.

Analogamente al settore delle ferrovie, le autorità hanno l'esigenza di condurre una politica dell'informazione più aperta sullo stato attuale degli impianti di trasporto a fune. Lo scopo è quello di offrire agli utenti un quadro migliore della sicurezza di un impianto o della serietà di un'impresa. D'altro canto, si auspica un effetto preventivo a livello di sicurezza nelle imprese, nonché in materia di concorrenza.

<sup>26</sup> RS 742.101.1

Conformemente alle indicazioni contenute nell'articolo 17 capoverso 2 della legge federale del 19 giugno 1992<sup>27</sup> sulla protezione dei dati (LPD), la legge prevede quali sono i dati degni di particolare protezione che possono essere trattati. Nella fattispecie, si tratta di dati che servono all'Ufficio per il rilascio di documenti di legittimazione. È pure disciplinata la questione relativa al momento in cui l'Ufficio può informare sulla revoca di un'autorizzazione o menzionare lacune esistenti in materia di sicurezza (misura più blanda).

Il volume esatto dei dati e lo scopo del loro trattamento saranno precisati per mezzo di un'ordinanza.

A livello di ordinanza, il Consiglio federale può disciplinare la trasmissione di dati non degni di particolare protezione ad altre autorità (p. es. all'Ufficio federale di statistica per l'allestimento della statistica ufficiale), nonché la loro pubblicazione.

## **Sezione 2: Costruzione di impianti a fune soggetti a concessione federale**

### *Art. 9* Approvazione dei piani

Nell'ambito della concentrazione delle procedure, l'approvazione dei piani comprende tutti i requisiti che, ai fini dell'autorizzazione, devono essere soddisfatti per poter costruire un impianto a fune: gli aspetti del diritto di costruzione, le autorizzazioni speciali rette dalla legislazione sull'ambiente e i requisiti in materia di sicurezza.

L'approvazione dei piani è rilasciata contemporaneamente alla concessione (privativa nella legislazione sui trasporti basata sulle disposizioni della LTV). Questo consente di coordinare l'insieme delle procedure.

Le condizioni per l'ottenimento della concessione (che vengono spostate dalla ORCF alla LTV) devono tuttora essere adempiute; sono fatti salvi anche gli interessi pubblici. Allo stesso modo, occorre che i diritti necessari alla costruzione e all'esercizio vengano acquisiti o assicurati, come già prescrive l'ordinanza sugli impianti di trasporto a fune. A queste condizioni si aggiunge la disposizione secondo cui occorre tener conto dei bisogni dei disabili in modo adeguato. Tale requisito troverà applicazione soprattutto per gli impianti che servono il traffico regionale (collegamenti basilari). Non sono richieste ulteriori autorizzazioni, quale un'autorizzazione secondo il diritto cantonale.

Il rilascio di un'autorizzazione deve tuttavia considerare le prescrizioni cantonali, in particolare le norme in materia di pianificazione del territorio (piano direttore, piano di zona).

### *Art. 10* Impianti accessori

Analogamente alla legislazione sulle ferrovie, questa disposizione interessa gli impianti accessori (cfr. n. 1.7.2). L'allestimento e la modifica di edifici e impianti che non servono o non servono in modo preponderante all'esercizio dell'impianto sottostanno anzitutto al diritto cantonale. Questo si applica in particolare alle piste di

<sup>27</sup> RS 235.1

discesa e ai cannoni per l'innevamento artificiale. Anche un ristorante o un parcheggio non servono direttamente all'esercizio degli impianti di risalita, bensì ai clienti dello stesso.

Nell'ambito del rilascio di un'approvazione dei piani in base alla legislazione sugli impianti a fune, occorre tuttavia tener conto anche degli impianti accessori previsti. L'articolo 25a della legge sulla pianificazione del territorio stabilisce infatti che, qualora la costruzione o la trasformazione di un edificio o di un impianto necessiti di decisioni di più autorità, occorre coordinare le diverse procedure. L'autorità responsabile del coordinamento raccoglie inoltre pareri circostanziati in merito al progetto presso tutte le autorità cantonali e federali che partecipano alla procedura e provvede alla concordanza materiale delle decisioni. Se, dunque, un impianto accessorio è parte integrante di un progetto relativo a un impianto di trasporto a fune, l'approvazione dei piani secondo la legislazione pertinente sarà concessa soltanto se anche gli impianti accessori soddisfano le prescrizioni della legislazione in materia di pianificazione del territorio e di protezione dell'ambiente.

#### *Art. 11* Apertura della procedura d'approvazione dei piani

La portata della documentazione allegata alla domanda dev'essere stabilita a livello di ordinanza. A tale proposito, occorre tener conto delle attuali indicazioni di cui all'articolo 10 ORCF, nonché della lista UFT dei documenti che si basa sulle citate indicazioni e che è ben conosciuta nel settore.

Il controllo della completezza e dell'esattezza è inteso a evitare che venga avviata una procedura in merito a dossier non sufficientemente documentati.

#### *Art. 12* Consultazione, pubblicazione e deposito dei piani

Il termine di consultazione previsto di tre mesi offre tempo sufficiente (cfr. art. 18d cpv. 1 LFerr) per l'esecuzione di questa fase della procedura. Una riduzione o una proroga è possibile in casi eccezionali. Di regola, la necessità di una proroga si verifica per difficoltà materiali che richiedono accertamenti approfonditi. La pubblicazione negli organi ufficiali cantonali garantisce, come in passato, l'informazione del pubblico e delle organizzazioni svizzere legittimate a ricorrere.

#### *Art. 13* Opposizione

L'articolo introduce una procedura d'opposizione con termine di preenzione come già predispose l'articolo 12a capoverso 2 LPN. Chi non partecipa alla procedura di prima istanza non può più avvalersi di altri rimedi giuridici.

Si garantisce così che, nell'interesse della concentrazione, tutte le obiezioni possano essere trattate globalmente e integrate nella decisione relativa alla concessione.

*Art. 14*            Accentramento delle procedure decisionali nell'Amministrazione federale

L'introduzione dell'accentramento delle procedure decisionali di cui agli articoli 62a e seguenti LOGA richiede una disposizione corrispondente nella legge sugli impianti a fune.

Vengono consultate le autorità competenti specializzate della Confederazione. Eventuali controversie vengono composte in una procedura di appianamento delle divergenze.

*Art. 15*            Procedura semplificata

La procedura semplificata si applica essenzialmente ai provvedimenti di manutenzione (p. es. adeguamento allo stato attuale della tecnica nell'ambito del rinnovamento dell'autorizzazione dell'impianto) sottoposti all'obbligo dell'autorizzazione, come pure ai progetti dettagliati da autorizzare successivamente.

Tali piani particolareggiati devono interessare soltanto le questioni che non possono più compromettere l'insieme del progetto.

È imperativo che gli eventuali interessati abbiano la possibilità di esprimersi in merito al progetto, di fare opposizione o di dare il loro consenso scritto al progetto. Questa prassi corrisponde a quella adottata nelle leggi edilizie cantonali per i progetti sottoposti alla procedura d'autorizzazione semplificata. I progetti che hanno soltanto lievi ripercussioni interessano prevalentemente il Comune di ubicazione o eventualmente un'autorità cantonale. Oltre al parere delle autorità federali, è dunque possibile che venga richiesto anche il parere dei Cantoni e dei Comuni interessati. Essendo la consultazione delle autorità interessate disciplinata nell'articolo 62a LOGA, non si rende più necessario menzionarla qui esplicitamente. È ipotizzabile che, nell'ambito di una siffatta consultazione, il Comune o il Cantone ritenga che debba essere svolta una procedura ordinaria con esposizione pubblica dei piani; procedura che può essere senz'altro recuperata.

*Art. 16*            Diritto applicabile

Con la fusione delle procedure, per gli impianti a fune del traffico locale e regionale in singoli casi occorrerà decidere anche in merito alle opposizioni relative al diritto di espropriazione. Sono escluse le pretese d'indennità che soggiacciono a una propria procedura. Con il principio di sussidiarietà viene stabilito che, in primo luogo, va applicata la legge sugli impianti a fune e, in subordine, la legge sull'espropriazione<sup>28</sup>. Poiché raramente vengono trattate questioni inerenti al diritto di espropriazione, l'indicazione della LFerr, che si applica parimenti in simili casi, costituisce il giusto disciplinamento. Non sarebbe adeguato riprendere nella legge sugli impianti a fune tutte le relative disposizioni.

<sup>28</sup> Legge sull'espropriazione del 20 giugno 1930; RS 711.

La LFerr si applica però anche alle questioni di dettaglio dell'approvazione dei piani. Così, ad esempio, bisogna rifarsi alle disposizioni delle LFerr per la durata di validità dell'approvazione dei piani, il picchettamento o l'eliminazione di materiale di scavo o di detriti.

### **Sezione 3: Esercizio**

#### *Art. 17* Autorizzazione d'esercizio

Gli impianti a fune possono essere esercitati soltanto con l'autorizzazione dell'autorità. Analogamente a quanto accade per la valutazione degli aspetti rilevanti in materia di sicurezza nella procedura d'approvazione dei piani, anche la valutazione dell'impianto ultimato va fatta in funzione del rischio sulla base di attestati di sicurezza e, laddove necessario, perizie sulla sicurezza.

#### *Art. 18* Obbligo di diligenza

Spetta al richiedente garantire la sicurezza. Egli è anche responsabile della necessaria manutenzione dell'intero impianto.

#### *Art. 19* Smantellamento dell'impianto a fune

Già nell'articolo 18 ORCF è sancito l'obbligo che l'impianto a fune deve essere smantellato se la concessione si estingue, è soppressa o ritirata. Esso deve rispettare l'obiettivo di politica delle concessioni dell'utilizzazione rispettosa della natura e del paesaggio. L'obbligo insorge quando l'impianto a fune non è più in esercizio.

### **Sezione 4: Responsabilità e obbligo di assicurazione**

#### *Art. 20* Responsabilità

La disposizione tratta esclusivamente la responsabilità così com'è definita nel diritto di responsabilità civile ferroviario. L'obbligo di garantire la sicurezza del traffico, così come sussiste soprattutto per gli impianti a fune nelle stazioni di sport invernali per le piste di discesa da esse gestite, non è oggetto della presente disposizione.

#### *Art. 21* Obbligo di assicurazione

L'obbligo di assicurare le conseguenze derivanti dalla responsabilità civile, ripreso dall'articolo 21 ORCF, è una premessa per la concessione dell'autorizzazione di esercizio.

## **Sezione 5: Vigilanza ed emolumenti**

### *Art. 22*            Autorità di vigilanza

L'articolo stabilisce chi è l'autorità di vigilanza.

### *Art. 23*            Mansioni e competenze dell'autorità di vigilanza

Sostanzialmente, il gestore è competente per garantire la sicurezza. L'autorità di vigilanza fa sì che tale obbligo sia osservato. Analogamente alle disposizioni sull'approvazione dei piani e sull'autorizzazione d'esercizio, effettua anche la vigilanza in funzione dei rischi. A tale scopo, può richiedere prove e perizie, ordinare misure e limitare o vietare l'esercizio dell'impianto.

I dettagli saranno disciplinati a livello di ordinanza.

### *Art. 24*            Obbligo di notifica e di collaborazione

Sulla base dell'ordinanza del 28 giugno 2000<sup>29</sup> sulla notifica e l'inchiesta relativa a infortuni e incidenti gravi nell'esercizio di mezzi pubblici di trasporto (OII), oggi per gli impianti a fune di competenza della Confederazione sussiste un obbligo di notifica per eventi particolari presso un servizio di notifica comune dell'UFT e dell'ufficio d'inchiesta. Non è prevista una modifica di questo disciplinamento. Con l'articolo 24, per il settore degli impianti a fune questo obbligo riguardante la notifica alle autorità di vigilanza è sancito per legge e nel contempo esteso agli impianti a fune di competenza cantonale.

### *Art. 25*            Emolumento di vigilanza

L'emolumento di vigilanza copre le spese ricorrenti regolarmente per i controlli tecnici e le ispezioni di immobili, impianti e veicoli delle imprese di trasporto a fune.

Benché sostanzialmente i gestori siano responsabili della sicurezza tecnica degli impianti, l'UFT verifica tuttavia gli impianti dal profilo dei rischi e a intervalli regolari. Controlla annualmente anche i rapporti delle imprese di trasporto a fune sullo stato degli impianti. A tale scopo l'UFT riscuote ogni anno emolumenti forfettari. Per calcolare l'importo del singolo emolumento di vigilanza sono determinanti il tipo d'impianto a fune (ad es. funivia a movimento continuo, seggiovia, funivia a va e vieni) e le dimensioni (capacità di trasporto, numero delle sezioni).

## **Sezione 6: Rimedi giuridici e disposizioni penali**

### *Art. 26*            Rimedi giuridici

Con il ricorso alla Commissione federale di ricorso in materia di infrastrutture e ambiente (1<sup>a</sup> istanza) e il ricorso di diritto amministrativo al Tribunale federale (2<sup>a</sup> istanza) viene introdotta per tutti gli impianti a fune di competenza federale un'a procedura di impugnazione uniforme.

<sup>29</sup> RS 742.161

Tale modo di procedere è conforme alla legge federale del 18 giugno 1999<sup>30</sup> sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani.

*Art. 27*            Disposizioni penali

Le fattispecie menzionate nel capoverso 1 sono reati puniti con una pena detentiva sino a tre anni o con una pena pecuniaria. La punibilità è inoltre prevista per i reati commessi intenzionalmente e per negligenza.

Il capoverso 2 tratta della responsabilità solidale della persona giuridica. Il 1° ottobre 2003 è entrata in vigore la nuova responsabilità penale dell'impresa (art. 100<sup>quater</sup> e 100<sup>quinquies</sup> del Codice penale<sup>31</sup>, CP). In base all'articolo 100<sup>quater</sup> capoverso 1 CP, un'impresa di trasporto a fune può essere chiamata a rispondere e punita con la multa fino a 5 milioni di franchi anche nel caso in cui, per carenza organizzativa, un reato di cui all'articolo 27 della legge sugli impianti a fune non può essere imputato ad alcuna persona fisica.

Ciò non porta tuttavia a una doppia punizione dell'impresa. Quest'ultima può però in ogni caso essere perseguita, sia se può essere chiamata a rispondere una persona fisica (art. 27 cpv. 2 legge sugli impianti a fune), sia se ciò non è possibile in seguito a carenza organizzativa (art. 100<sup>quater</sup> CP).

Il capoverso 4 motiva l'obbligo di informare il Ministero pubblico della Confederazione affinché possa effettivamente agire. Conformemente all'articolo 266 lettera c della legge federale del 15 giugno 1934<sup>32</sup> sulla procedura penale (PP), il Procuratore generale della Confederazione può in ogni caso avvalersi dei rimedi giuridici previsti dal diritto cantonale contro sentenze, decisioni amministrative di carattere penale nonché dichiarazioni di non doversi procedere emesse dalle autorità cantonali se la decisione deve essere comunicata al Procuratore generale stesso secondo l'articolo 265 capoverso 1 PP o in virtù di un'altra legge federale.

## **Sezione 7: Esecuzione**

*Art. 28*            Disposizioni d'esecuzione

Nell'interesse dell'industria e del settore del turismo, il diritto svizzero va armonizzato con la direttiva dell'UE relativa agli impianti a fune. Il nostro Consiglio viene perciò incaricato di emanare le prescrizioni necessarie ad attuare detta direttiva a livello di ordinanza, ma altresì autorizzato a emanare ulteriori prescrizioni in materia di pianificazione, di costruzione, d'esercizio e di vigilanza.

*Art. 29*            Delega di compiti di vigilanza

Il nostro Consiglio deve ottenere la competenza di delegare compiti di vigilanza a servizi tecnici di controllo indipendenti, il che consente di sfruttare meglio le loro competenze tecniche.

<sup>30</sup> RU 1999 3071

<sup>31</sup> RS 311.0

<sup>32</sup> RS 312.0

## Sezione 8: Disposizioni finali

*Art. 30* Modifica del diritto vigente

Cfr. in merito il numero 2.2.

*Art. 31* Disposizioni transitorie

Queste disposizioni corrispondono alla normativa usuale.

*Art. 32* Referendum ed entrata in vigore

Queste disposizioni corrispondono alla normativa usuale.

### 2.2 Modifica del diritto vigente

*Organizzazione giudiziaria:* dopo la decisione della Commissione di ricorso in materia di infrastrutture e ambiente (CRINAM), la via di ricorso (ricorso di diritto amministrativo) deve condurre al Tribunale federale.

Di per sé, non sarebbe ammissibile il ricorso di diritto amministrativo al Tribunale federale contro il rilascio o il rifiuto di concessioni (art. 99 cpv. 1 lett. d della legge federale sull'organizzazione giudiziaria<sup>33</sup>; OG). La modifica dell'articolo 99 capoverso 2 lettera a OG estende il campo d'applicazione agli impianti a fune, ponendo così le basi per l'auspicata procedura d'impugnazione al Tribunale federale uniforme.

*Legge federale sulle ferrovie:* poiché ora le funicolari rientrano nella legge sugli impianti a fune, vanno stralciate dalla LFerr.

*Legge sul trasporto viaggiatori:* conformemente all'attuale ordinanza e alla prassi relativa alla concessione per gli impianti di trasporto a fune, sono menzionati determinati requisiti che devono essere soddisfatti per il rilascio della concessione. Queste condizioni vanno applicate allo stesso modo a tutti i mezzi di trasporto se questi esplicano la medesima funzione (impianto di trasporto turistico). Vi sono contemplate anche le rimanenti disposizioni concernenti la modifica o il trasferimento della concessione.

In seguito alla mozione del consigliere nazionale Jutzet (00.3513; Aggressioni ai danni degli impiegati dei trasporti pubblici. Modificazione del Codice penale o della legislazione speciale) accolta dal Parlamento, al fine di proteggere gli impiegati dei trasporti pubblici viene inserita una nuova disposizione concernente i «reati contro il personale di servizio». È opportuno inserire una simile disposizione nella LTV affinché si applichi a tutti i mezzi di trasporto adibiti al trasporto pubblico di persone.

### **3 Ripercussioni**

#### **3.1 Sulla Confederazione**

##### **3.1.1 Ripercussioni finanziarie**

La nuova procedura prevista dalla legge sugli impianti di trasporto a fune non interferisce con i meccanismi di finanziamento della Confederazione nel settore degli impianti a fune. Con la soppressione della procedura d'autorizzazione cantonale vengono aboliti anche i relativi emolumenti cantonali. D'altro canto, però, la procedura federale unica provocherà un aumento degli oneri per la Confederazione. La riscossione di emolumenti è soggetta al principio di copertura, conformemente alle istruzioni del Consiglio federale del 19 marzo 1984 sull'attività dell'Amministrazione federale.

##### **3.1.2 Ripercussioni sul personale**

La legge sugli impianti a fune definisce chiaramente la ripartizione dei compiti tra la Confederazione e i Cantoni. Per gli impianti per i quali è competente, la Confederazione è autorizzata a rilasciare un'approvazione dei piani nella quale non tratterà più esclusivamente gli aspetti relativi alla sicurezza, bensì anche tutte le questioni legate alla costruzione, all'ambiente e alla pianificazione del territorio. Riprendendo le questioni relative al diritto edilizio, l'obiettivo è quello di svolgere una procedura unica. Dato il numero degli impianti e tenuto conto dell'onere medio di lavoro, ci si aspetta che l'integrazione degli aspetti del diritto edilizio nell'approvazione dei piani retta dal diritto federale comporti compiti supplementari per i quali occorrerà mettere a disposizione le risorse necessarie in termini di personale.

Durante la fase istitutiva, occorrerà inoltre attendersi spese legate all'elaborazione di strumenti informatici (descrizione di processi, banca dati, controllo, modelli ecc.), alle informazioni e istruzioni fornite alle imprese di trasporto a fune e ai Cantoni, nonché a costi derivanti dalle consulenze relative al settore tecnico.

Nell'insieme, occorre contare con un aumento del personale equivalente a cinque posti di lavoro durante la fase iniziale. In seguito, è ipotizzabile una riduzione a quattro posti.

Il nuovo regime giuridico sgrava il servizio giuridico della SG-DATEC e della Divisione dei ricorsi al Consiglio federale, incorporata nell'Ufficio federale della giustizia. La Commissione federale di ricorso in materia di infrastrutture e ambiente parte dal presupposto che il numero di ricorsi aumenterà di conseguenza, da qui un fabbisogno in termini di personale equivalente a un posto. Come per l'istituzione della legge sul coordinamento<sup>34</sup>, si dovrebbe procedere a un trasferimento dei posti.

<sup>34</sup> Messaggio del 25 febbraio 1998 concernente la legge federale sul coordinamento e la semplificazione delle procedure di approvazione dei piani, n. 32, FF 1998 2029.

### **3.2 Riperussioni sui Cantoni e i Comuni**

Dal profilo formale, il trasferimento alla Confederazione delle decisioni di autorizzazione in materia edilizia sgraverà Cantoni e Comuni. In termini materiali, il loro compito di partecipanti alla procedura di consultazione sui progetti di impianti a fune di competenza federale continuerà tuttavia a svolgere un ruolo importante.

### **3.3 Riperussioni sull'economia nazionale**

Dal profilo economico, gli impianti a fune offrono per lo più prestazioni di trasporto nella catena delle prestazioni turistiche, il che li differenzia dal resto dei «trasporti pubblici». L'offerta e la domanda sono determinate sia dall'idoneità degli spazi naturali, sia dal mercato turistico. Con la presente legge, il legislatore disciplina le condizioni d'accesso al mercato, mantenendo nel contempo l'obbligo di concessione (cfr. n. 1.6). L'esame della redditività va mantenuto in sede di valutazione federale. Come finora, occorre prevedere un margine di manovra per gli sviluppi dell'economia di mercato e per l'attività delle imprese.

Attualmente il territorio elvetico è ampiamente collegato con impianti di trasporto a fune. Questo settore è al centro di strategie espansionistiche intese a eliminare la concorrenza, obbligando le imprese a un processo di concentrazione. Anche nei prossimi anni si prevede infatti un aumento delle cooperazioni e delle fusioni.

Per contro, la razionalizzazione delle procedure e un'adeguata filosofia in materia di sicurezza consentiranno di garantire la parità di trattamento con gli altri mezzi di trasporto e, soprattutto, di adeguare il settore dei trasporti a fune alle norme europee. Pur creando condizioni quadro ottimali, ciò non risolverà tuttavia i problemi economici del settore.

Dal profilo della politica industriale, è importante armonizzare il diritto svizzero con la direttiva europea sugli impianti a fune, poiché ciò faciliterà la collaborazione con i Paesi vicini. Un componente di sicurezza o un sottosistema autorizzato in Svizzera resterà competitivo sul mercato estero, grazie a requisiti analoghi in materia di sicurezza. Ciò corrisponde alla politica estera del Consiglio federale.

Consentendo procedure semplici ed efficaci, la legge dovrebbe migliorare le condizioni quadro del settore, garantendo nel contempo un'ampia ponderazione degli interessi. La concentrazione delle procedure sgrava sia i costruttori che i gestori, dato che potranno ora far trattare un progetto di costruzione nell'ambito di un'unica procedura di approvazione dei piani.

In futuro, la pressione esercitata sulle imprese di trasporto continuerà a crescere ed è probabile che l'attuale tendenza a ottimizzare i processi d'economia aziendale la rafforzerà ulteriormente. Non è tuttavia compito della Confederazione intervenire direttamente nel settore dei trasporti pubblici che funziona principalmente secondo le regole dell'economia di mercato.

### **3.4 Altre ripercussioni**

#### **3.4.1 Ripercussioni di carattere generale della legge sugli impianti a fune**

Sia per le imprese di trasporto sia per le autorità interessate, le condizioni quadro saranno nettamente migliorate rispetto alla situazione attuale. Visto che le procedure saranno concentrate, si può supporre che dal profilo procedurale i richiedenti saranno agevolati.

Finora occorre prendere diverse decisioni, talvolta indipendenti le une dalle altre, per un solo progetto. Eliminando le procedure separate, si aumenta la certezza del diritto. La panoramica del disciplinamento in questo settore sarà nettamente migliorata.

L'armonizzazione con il diritto europeo comporterà un onere lavorativo maggiore per allestire i documenti necessari. Per il resto, vi saranno semplificazioni. Una volta esaminati, i sistemi potranno essere applicati ovunque nell'UE grazie al riconoscimento reciproco. Introducendo sistemi standardizzati, il lavoro risulta agevolato.

#### **3.4.2 Ripercussioni sulle imprese di trasporto a fune**

Per le imprese di trasporto a fune, la riduzione a un solo interlocutore a livello delle autorità avrà effetti positivi. Mediante l'integrazione degli aspetti del diritto edilizio in una sola decisione della Confederazione, gli emolumenti che finora la maggior parte dei Cantoni riscuoteva per le decisioni legate ad autorizzazioni edilizie saranno soppressi. D'altro canto, gli emolumenti per l'approvazione dei piani disciplinata dal diritto federale dovranno essere adeguati in ragione dei maggiori costi. In tale contesto, occorrerà tenere debitamente conto della situazione economica del settore dei trasporti a fune. Complessivamente, l'onere finanziario delle imprese di trasporto a fune non deve aumentare.

#### **3.4.3 Ripercussioni sull'ambiente**

Grazie alla loro qualità dal profilo ricreativo, i paesaggi delle regioni montane svizzere sono particolarmente importanti per le attività del tempo libero e per il turismo. La tutela e lo sfruttamento sostenibile dei paesaggi tradizionali e dei paesaggi di montagna sono molto importanti per il turismo svizzero. Grazie al sistema di concessioni federali – rivelatosi estremamente efficace – negli ultimi vent'anni vi è stato un aumento contenuto delle superfici collegate, soprattutto in alta montagna. Ciò ha contribuito in modo essenziale a creare e mantenere, nelle regioni turistiche, un equilibrio tra le zone accessibili con impianti meccanici e sfruttate intensamente a fini turistici e le aree che devono essere mantenute libere. Questi principi sono applicati anche nella nuova legge nell'interesse dell'ambiente.

La soluzione proposta tiene conto globalmente degli aspetti di diritto ambientale e li integra in una procedura unica grazie alla ponderazione degli interessi in gioco.

### **3.4.4 Ripercussioni sulla politica di pianificazione del territorio**

Nella nuova procedura in relazione con l'approvazione dei piani e la concessione, verrà analizzato se il progetto prende in considerazione i principi di pianificazione secondo l'articolo 3 LPT, se li mette in atto, nonché se è conforme al piano direttore cantonale e ai piani d'utilizzazione.

Le questioni legate alla dotazione di infrastrutture saranno prese in considerazione sulla base dei principi di pianificazione della legge sulla pianificazione del territorio e delle condizioni di rilascio delle concessioni secondo la legge sul trasporto viaggiatori.

L'obbligo di pianificare derivante dalla legislazione sulla pianificazione del territorio – soprattutto il piano direttore cantonale e la pianificazione comunale – è indispensabile se la costruzione di un impianto ha altre conseguenze sul territorio, l'infrastruttura e l'ambiente. Ciò avviene segnatamente in caso di ampliamenti, collegamenti e della creazione di zone sciistiche.

### **3.4.5 Ripercussioni sulla sicurezza tecnica**

Dato che il disciplinamento svizzero sarà armonizzato con la direttiva europea, è opportuno adempiere i requisiti essenziali sanciti nella direttiva. Per quanto riguarda la sicurezza, ciò significa che il livello di sicurezza tra i Paesi membri dell'UE e la Svizzera sarà parificato. Poiché l'impianto, i componenti di sicurezza e i sottosistemi saranno sottoposti a un esame e alla garanzia di sicurezza, lo Stato avrà così adempiuto al suo obbligo di diligenza.

## **4 Programma di legislatura**

Il progetto è annunciato nel rapporto sul programma di legislatura 2003-2007<sup>35</sup>.

## **5 Aspetti giuridici**

### **5.1 Costituzionalità**

Il testo della legge sugli impianti a fune poggia sull'articolo 87 della Costituzione federale che conferisce alla Confederazione una vasta competenza legislativa nel settore degli impianti a fune.

## **5.2 Rapporti con il diritto internazionale**

Nel presente disegno di legge si è tenuto conto della direttiva 2000/9/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 marzo 2000<sup>36</sup> relativa agli impianti a fune adibiti al trasporto di persone. Ciò vale segnatamente per le disposizioni sulla sicurezza tecnica di impianti, sottosistemi e componenti di sicurezza. In tal modo, anche per quanto riguarda il settore tecnico, il diritto è armonizzato con quello dei Paesi alpini limitrofi che hanno trasposto la direttiva nel loro diritto nazionale.

Già per altri disegni di legge, la Svizzera ha ritenuto opportuno elaborare le future basi legali in modo tale che fossero compatibili con il diritto europeo (p. es. LOTC<sup>37</sup>; LSIT<sup>38</sup>). Questo è il caso anche per quanto riguarda la legge sugli impianti a fune.

## **5.3 Forma dell'atto normativo**

La legge sugli impianti a fune disciplina i principi applicabili nel settore degli impianti a fune. Assume la forma di una legge federale di durata indeterminata.

## **5.4 Delega dei poteri legislativi**

Gli articoli 4 capoverso 1, 8 capoverso 5, 11 capoverso 3, 24 capoverso 3, 25 capoverso 3 e 28 contengono deleghe legislative al Consiglio federale. Queste ultime concernono dettagli tecnici e amministrativi e si attengono pertanto agli obiettivi del diritto costituzionale (art. 164 cpv. 2 Cost.).

## **5.5 Coordinamento con le revisioni simultanee di altre leggi**

### **5.5.1 Revisione dell'organizzazione giudiziaria federale**

Dopo l'entrata in vigore della nuova organizzazione giudiziaria federale, sarà necessario adeguare le disposizioni sulla procedura.

### **5.5.2 Riforma delle ferrovie 2**

La legge sugli impianti a fune prevede modifiche della legge sulle ferrovie e della legge sul trasporto viaggiatori. Occorre partire dal presupposto che la legge sugli impianti a fune e le leggi menzionate saranno dibattute in Parlamento quasi contemporaneamente nel quadro della riforma delle ferrovie 2. A seconda del progetto che entrerà in vigore per primo, occorre armonizzare reciprocamente le disposizioni ad hoc affinché gli adeguamenti già effettuati non siano annullati.

<sup>36</sup> GUL 106 del 3 maggio 2000, p. 21.

<sup>37</sup> Legge federale del 6 ottobre 1995 sugli ostacoli tecnici al commercio; RS **946.51**.

<sup>38</sup> Legge federale del 19 marzo 1976 sulla sicurezza delle installazioni e degli apparecchi tecnici; RS **819.1**.