

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, DATEC

**Legge federale sugli impianti di trasporto a fune adibiti al  
trasporto di persone  
Rapporto concernente i risultati della procedura di consultazione**

**Berna, luglio 2004**

## **Riassunto dei principali risultati**

La creazione di una legge sugli impianti di trasporto a fune che semplifichi la procedura aumentandone la sicurezza giuridica, ottiene il consenso generale dei partecipanti, che riconoscono una necessità d'intervento. Positive anche le reazioni al mantenimento della prassi per il rilascio di concessioni, come pure quelle al trasferimento delle rispettive disposizioni dall'ordinanza sul rilascio della concessione agli impianti di trasporto a fune alla legge sul trasporto viaggiatori.

Nessuna obiezione alla prevista armonizzazione della legge sugli impianti di trasporto a fune con la Direttiva dell'Unione Europea sugli impianti a fune (Direttiva 2000/9/CE), anche se restano da chiarire alcuni punti, soprattutto di ordine tecnico (per es. applicazione a sciovie e impianti esistenti).

Critiche invece le reazioni (in particolare Cantoni, FUS, CIFS) al nuovo disciplinamento delle competenze. La legge prevede di trasferire la competenza in materia di sciovie e piccole funivie dai Cantoni alla Confederazione, una decisione fondamentalmente disapprovata, per il buon funzionamento del sistema attuale e perché si teme un aumento dei costi, che il settore dei trasporti a fune non potrebbe sopportare. La semplificazione della procedura dovrebbe comportare una riduzione dei costi. Una questione, quella dei costi, che ha un certo peso anche per quanto riguarda gli emolumenti.

Diversi partecipanti deplorano, anche nell'ottica della prevista nuova politica regionale, l'assenza nella legge di una disposizione sul promovimento economico degli impianti di trasporto a fune o dell'intero settore. Altri invece respingono esplicitamente l'idea di un simile aiuto.

Controversa anche la risposta alla prevista copertura finanziaria dell'obbligo (attuale) di rimuovere l'impianto, respinta chiaramente da alcuni, sostenuta esplicitamente da altri.

Numerose sono le domande poste in merito ai presupposti giuridico-ambientali, economici e di pianificazione del territorio necessari per l'ottenimento della concessione e dell'autorizzazione d'esercizio. Altri argomenti trattati in sede di consultazione sono: le procedure (contenuto, svolgimento, metodi, durata, partecipazione), la considerazione di impianti accessori (piste, sistemi d'innervamento artificiale), le statistiche, la formazione del personale, il diritto del lavoro, le disposizioni d'esecuzione, il diritto d'espropriazione, la delega di compiti di vigilanza, l'imposta sugli oli minerali, il trasporto di invii postali e le disposizioni che disciplinano il trasporto.

## Indice

<b>1</b>	<b>Introduzione</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Partecipanti alla procedura di consultazione</b> .....	<b>4</b>
2.1	Cantoni .....	4
2.2	Istanze giudiziarie .....	4
2.3	Partiti politici .....	4
2.4	Associazioni, organizzazioni e imprese .....	4
<b>3</b>	<b>Valutazione dei pareri</b> .....	<b>6</b>
3.1	Promovimento degli impianti di trasporto a fune.....	6
3.2	Ripartizione delle competenze .....	7
3.3	Campo d'applicazione .....	7
3.4	Aspetti di diritto ambientale .....	8
3.5	Aspetti di pianificazione del territorio .....	9
3.6	Armonizzazione con il diritto europeo.....	9
3.7	Formazione del personale.....	10
3.8	Autorizzazione d'esercizio .....	10
3.9	Copertura finanziaria dell'obbligo di rimuovere l'impianto .....	10
3.10	Statistica .....	10
3.11	Riscossione di una tassa di vigilanza .....	10
3.12	Osservazioni varie .....	10

## **1 Introduzione**

Con decisione del 15 dicembre 2003, il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di avviare la procedura di consultazione relativa all'avamprogetto di legge federale sugli impianti di trasporto a fune adibiti al trasporto di persone.

La procedura di consultazione, protrattasi fino al 31 marzo 2004, era stata avviata il 18 dicembre 2003 con un invito ai partecipanti ad esprimere il proprio parere.

## **2 Partecipanti alla procedura di consultazione**

Tutti i Cantoni, due istanze giudiziarie, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale come pure le associazioni professionali e le organizzazioni economiche sono stati invitati a prendere posizione.

Ecco l'elenco dei destinatari:

### **2.1 Cantoni**

AI, AR, AG, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH.

Non hanno preso posizione o non hanno espresso pareri sul contenuto: SH, TG

### **2.2 Istanze giudiziarie**

Tribunale federale svizzero, Tribunale federale delle assicurazioni

### **2.3 Partiti politici**

PLR Partito liberale-radicalo svizzero  
PPD Partito popolare democratico svizzero  
PSS Partito socialista svizzero  
UDC Unione Democratica di Centro  
PLS Partito liberale svizzero  
PES Partito ecologista svizzero  
EDU Unione Democratica Federale

Non hanno preso posizione:

PEV Partito evangelico svizzero  
AVeS Alleanza Verde e Sociale  
Lega Lega dei Ticinesi  
PCS Partito cristiano sociale  
DS Democratici Svizzeri  
PdL Partito del Lavoro  
AL Alternative Liste  
SolidaritéS

### **2.4 Associazioni, organizzazioni e imprese**

FUS Funivie Svizzere

SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
CIFS	Concordato intercantonale per funivie e sciovie
SSA	Società svizzera degli albergatori
FST	Federazione svizzera del turismo
ATA	Associazione Traffico e Ambiente
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
TCS	Touring Club Svizzero
Pro Bahn Schweiz	
SEV	Sindacato del personale dei trasporti
FER	Fédération des Entreprises Romandes
USC	Unione Svizzera dei Contadini
CP	Centre Patronal
Associazione dei Comuni Svizzeri	
La Posta	
CFNP	Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio
Pro natura	
FSPCP	Fondazione svizzera per la protezione e la cura del paesaggio
WWF	World Wildlife Fund Svizzera
economiesuisse (ha coinvolto la Camera vallesana dell'industria e del commercio, WIH e l'Associazione Svizzera d'Assicurazioni)	
Garaventa	

Non hanno preso posizione o non hanno espresso pareri sul contenuto:

Comco	Commissione della concorrenza
Unione patronale svizzera	
SSIC	Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
Società per il promovimento dell'economia svizzera	
Federazione svizzera degli importatori e del commercio all'ingrosso (FSIC)	
USS	Unione sindacale svizzera
FSI	Federazione delle società svizzere degli impiegati
FSSC	Federazione svizzera dei sindacati cristiani
USSA	Unione svizzera dei sindacati autonomi
SIC	Società svizzera degli impiegati del commercio
SSP	Sindacato svizzero dei servizi pubblici
Transfair	Sindacato cristiano dei servizi pubblici e del settore terziario della Svizzera
FCTA	Federazione svizzera dei lavoratori del commercio, dei trasporti e dell'alimentazione
CITRAP	Communauté d'intérêt des transports publics
Iniziativa delle Alpi, comitato d'iniziativa	
SPA	Società svizzera per la protezione dell'ambiente
Federazione svizzera degli Amici della natura	
UCS	Unione delle città svizzere
ASET	Association Suisse des Sciences des Transports
Doppelmayr Seilbahn AG	
Leitner AG	
FFS	Ferrovie federali svizzere SA
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
KF	Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz
FRC	Fédération romande des consommatrices
SKS	Fondazione per la protezione dei consumatori
AGAK	Communauté d'action des salariés et des consommatrices/-eurs

**Kommentar:** Tolto nella trad. it. "Société Suisse pour la protection de l'environnement" perché credo si tratti di un doppione. La sig. Hilik verifica lunedì e ti farà sapere.



### 3.2 Ripartizione delle competenze

Le maggiori critiche riguardano la nuova disciplina delle competenze. Gli interpellati ritengono che non sia necessario introdurre un nuovo sistema, in quanto quello attuale funziona in modo ottimale.

Alcuni interpellati sostengono che le sciovie non debbano rientrare nel campo d'applicazione della legge (GR, GL, UR, ZH, VD, JU, NE, VS, FR, NW, AI, BE, Associazione dei Comuni Svizzeri, FST, SAB, WIH, CIFS, SSA, TCS, EDU, PPD, Gastro Suisse). Oggi, molti di questi impianti operano al limite della sopravvivenza e l'attribuzione delle competenze alla Confederazione potrebbe comportare un aumento degli oneri a carico dei gestori. Essendo le autorità federali più distanti dagli impianti da approvare, i costi di autorizzazione e controllo potrebbero lievitare, gravando le piccole sciovie di spese di equipaggiamento ed investimenti supplementari (FUS, Associazione dei Comuni Svizzeri, FST, GR, GL).

Si sostiene inoltre (AI, UR, SG, TI, SZ, CIFS, CP, USAM, FER) che la procedura di concessione e di autorizzazione non debba competere alla Confederazione non solo per le sciovie, ma anche per le piccole funivie, in quanto finora le procedure cantonali si sono rivelate proficue. Il CIFS viene descritto come un servizio di controllo collaudato, dalla buona reputazione e dal metodo di lavoro efficiente e professionale. Inoltre, grazie alla pluriennale esperienza e al senso di responsabilità degli esperti, il numero degli incidenti è molto basso.

La competenza dovrebbe essere lasciata ai Cantoni anche in un'ottica di politica regionale, come avviene nella vicina Austria, dove i compiti sono delegati ai Länder.

La nuova ripartizione delle competenze viene approvata unicamente dal Canton OW. Infine, le Zermatt Bergbahnen affermano che, riguardo alla procedura d'autorizzazione, funivie e sciovie dovrebbero soggiacere alla stessa istanza.

### 3.3 Campo d'applicazione

#### Comprendere tutte le funivie che potrebbero rappresentare un pericolo per le persone:

Secondo alcuni partecipanti alla consultazione, la legge non andrebbe applicata solo agli impianti adibiti al trasporto di persone, bensì a tutti gli impianti che potrebbero rappresentare un pericolo per le persone. La ragione addotta a sostegno di questa richiesta è che in questo modo si garantirebbe un disciplinamento unitario dei criteri di sicurezza e si potrebbe tenere conto parimenti del rischio rappresentato dagli impianti esclusi dall'obbligo di autorizzazione in base all'attuale avamprogetto (WIH, AG, UR, AI, FR). Il Canton FR giustifica il suo rifiuto, affermando che la Costituzione federale non consente alla Confederazione di emanare una legge relativa a tutti i tipi di funivia; nella versione francese, l'articolo costituzionale parla infatti unicamente di teleferiche. La semplificazione non va perseguita unicamente a livello federale, ma anche a livello cantonale, pertanto la legge dovrebbe rilevare tutti i trasporti a fune che potrebbero mettere in pericolo le persone (CIFS). In altre parole, la legge dovrebbe comprendere anche gli impianti per il trasporto di merci (VD, FER). L'inclusione di tutti gli impianti di trasporto a fune, consentirebbe di creare disposizioni unitarie per la sicurezza di tutti gli impianti (JU). Dal canto suo, il Canton OW sostiene che dovrebbero essere considerate tutte le funivie che potrebbero mettere a repentaglio la sicurezza di persone, costruzioni e impianti.

Impianti accessori: E' stato chiesto se per impianto s'intende unicamente l'impianto di risalita oppure l'edificio della stazione, anche se questo prevede per esempio un ristorante. Secondo AI, JU, ZH, LU, GR, GL, VS, WIH, CIFS, FUS e CFNP la legge dovrebbe disciplinare anche gli impianti accessori. Tali impianti, come piste di discesa (spianamenti, dissodamenti) e altre costruzioni andrebbero considerati parte integrante dell'impianto a tutti gli effetti. Secondo WWF e FSPPC, l'avamprogetto non tiene conto del fatto che gli impianti a fune comportano spesso un'infrastruttura turistica corrispondente (piste di discesa, sistemi d'innervamento artificiale, ristoranti, parcheggi, ecc.). Considerato che la competenza per gli impianti accessori spetta ai Cantoni, mentre quella per gli

impianti a fune appartiene alla Confederazione, sarebbe necessario procedere al coordinamento di determinati aspetti.

La nuova legge non terrebbe conto a sufficienza delle funicolari. Il rapporto sarebbe caratterizzato dagli interessi prevalentemente turistici delle funivie (Litra).

### **3.4 Aspetti di diritto ambientale**

Alcuni interpellati esprimono riserve circa la scarsa considerazione attribuita in alcuni ambiti agli aspetti legati al diritto ambientale e alla pianificazione del territorio. Eccone i dettagli:

- Nell'ambito della procedura di concessione occorrerebbe evidenziare l'impatto ambientale delle funivie. Si deplora per esempio che la documentazione da presentare all'UFT nell'ambito della domanda di concessione non preveda anche indicazioni circa le ripercussioni ambientali o la sostenibilità economica del progetto da approvare (ATA, pro natura, FSPCP, PES, WWF). Si propone pertanto che il Consiglio federale esiga dal richiedente la presentazione di documenti relativi alla sicurezza, all'ecocompatibilità, all'economicità o, ancora (WWF), allo sviluppo territoriale dell'impianto previsto.
- L'avamprogetto si concentrerebbe prevalentemente su aspetti relativi alla sicurezza. La FSPCP auspica pertanto un'estensione dei requisiti fondamentali anche ad aspetti economici, ecologici e socioculturali.
- Procedura semplificata: il WWF e la CFNP fanno notare che la procedura semplificata non andrebbe applicata in base al criterio della durata d'esercizio. Infatti, anche gli impianti che restano in funzione per meno di tre anni o in modo provvisorio possono avere un impatto estremamente negativo sulla natura e sul paesaggio. Pertanto la CFNP propone di ricorrere alla procedura semplificata non solo quando l'impianto viene rimosso nel giro di tre anni, ma anche (in modo cumulato) se le sue ripercussioni sul territorio e l'ambiente non sono notevoli. Il WWF chiede di stralciare definitivamente il criterio della durata d'esercizio dalla procedura semplificata e sollecita inoltre che i servizi cantonali o comunali responsabili certifichino che il progetto previsto non ha ripercussioni negative considerevoli per il territorio e l'ambiente. Si chiede inoltre che vengano consultate anche organizzazioni di protezione della natura e del paesaggio, in quanto le autorità competenti non possono disporre di conoscenze specifiche sulla flora e la fauna di una determinata regione (ATA, pro natura, FSPCP, PES).
- Anche l'attuazione e la realizzazione di quanto stabilito nelle condizioni di concessione per il settore ambientale dovrebbero essere contemplati dalla legge come presupposti per il rilascio dell'autorizzazione d'esercizio. Oltre alla sicurezza, vanno prese in considerazione l'ecocompatibilità e l'economicità di un progetto (CFNP, FSPCP).
- ATA, pro natura, FSPCP e PES fanno notare che le disposizioni sulla vigilanza non menzionano minimamente i rischi ambientali. Per loro è indispensabile che la costruzione sia sorvegliata da organi competenti e che al termine di ogni progetto venga svolta una verifica approfondita. Per migliorare la situazione, si propone che, ad opera ultimata, l'autorità di vigilanza ne verifichi la conformità in base alla concessione e all'autorizzazione a costruire.
- La FSPCP ritiene che vada prestata sufficiente attenzione non solo alla sorveglianza della costruzione, ma anche ad una gestione ecocompatibile dell'esercizio, ricorrendo per esempio ad un ecoaudit. In tal senso viene inoltre chiesto un completamento della rispettiva disposizione. La sorveglianza della costruzione è auspicabile anche per il WWF, il quale esige inoltre che, in caso d'insufficiente adempimento dei requisiti, la concessione sia sospesa fino al raggiungimento di tutti gli standard di sicurezza e di protezione dell'ambiente richiesti. Secondo ATA, pro natura, FSPCP e PES la legge deve prescrivere che, qualora un impianto metta in pericolo persone, beni o l'ambiente, debbano essere adottati tutti i provvedimenti necessari a ristabilirne la sicurezza e che in caso contrario l'esercizio dell'impianto possa essere limitato o vietato.
- Critico il parere del Comune di Flims, dell'Associazione dei Comuni Svizzeri e della Landschaft Davos Gemeinde nei confronti dei criteri per il rilascio della concessione, integrati



d'ora innanzi nella legge sul trasporto viaggiatori<sup>1</sup> (precedentemente ORCF). Così facendo si attribuisce ad una legge, il cui obiettivo è di disciplinare la sicurezza di impianti tecnici, il compito di controllare aspetti legati all'economia, alla politica ambientale e alla pianificazione del territorio, che non dovrebbero essere forzatamente verificati in questa sede e non rientrerebbero nella competenza dell'UFT. Simili parametri eluderebbero il disciplinamento sulla pianificazione del territorio e pertanto devono essere stralciati. ATA e pro natura considerano il proposto disciplinamento nell'ambito della LTV una base indispensabile, affinché la legge sugli impianti di trasporto a fune possa conseguire i suoi obiettivi.

### 3.5 Aspetti di pianificazione del territorio

- Il SAB ritiene che normalmente le aree da allacciare vadano definite con l'ausilio di strumenti di pianificazione del territorio (piano direttore, piano di zona). I Cantoni e i Comuni devono essere incoraggiati a favorire lo sviluppo sostenibile delle zone sciistiche mediante strumenti di pianificazione del territorio.
- Piano settoriale: Nella sua presa di posizione, il Canton ZH accenna alle notevoli incidenze che la costruzione di funivie potrebbe avere sul territorio e chiede che la legge definisca chiaramente che l'autorizzazione alla costruzione soggiace alle concezioni e ai piani settoriali della Confederazione, conformemente all'articolo 13 LPT. Secondo il Canton UR, il piano settoriale non è né necessario né utile. PSS e USAM si dicono preoccupati per il fatto che la Concezione "Paesaggio svizzero" venga menzionata a più riprese nel rapporto. Secondo loro, questo progetto era controverso sin dall'inizio per il suo approccio e la sua forma. Sarebbe inammissibile che la Confederazione bloccasse progetti per la costruzione di funivie richiamandosi a simili concezioni. La Confederazione è invitata a non fare politica per il tramite della pianificazione.

I Cantoni GR e GL propongono di rielaborare la legge, in modo che la politica delle concessioni possa basarsi sui piani direttori. Secondo loro, la politica delle concessioni non può infatti ispirarsi alla Concezione "Paesaggio svizzero" e, meno ancora, alle risposte del Consiglio federale agli interventi parlamentari (Forster). Se il piano direttore fosse preso in considerazione, sarebbe possibile rinunciare ad un piano settoriale.

### 3.6 Armonizzazione con il diritto europeo

Secondo Garaventa, CIFS e NSBIV, i concetti di componenti di sicurezza, sottosistemi e requisiti fondamentali vanno chiariti. Lo stesso vale per il campo d'applicazione, che va definito analogamente alla direttiva.

Si sostiene inoltre che i requisiti fondamentali debbano essere applicabili unicamente agli impianti approvati dalla Confederazione o a impianti di grosse dimensioni ( AI, VD, FR, JU, NW, UR, GR, GL, TI, WIH, CIFS, FER, TCS). La direttiva non sarebbe stata concepita per piccoli impianti e, se applicata a questo tipo di impianti, potrebbe comprometterne la sopravvivenza. Gli impianti di piccole dimensioni possono essere gestiti in modo sicuro anche alle attuali condizioni quadro. Il Canton SZ è del parere che i requisiti fondamentali debbano essere applicabili a tutti gli impianti adibiti al trasporto di persone.

Si fa notare che la Direttiva sugli impianti a fune andrebbe presa maggiormente in considerazione (FUS, NSBIV) e che diverse norme andrebbero iscritte nell'ordinanza (FUS, SAB, FST, FSPCP, OW). In quest'ottica, si invita il Consiglio federale ad attenersi al diritto europeo (FUS).

---

<sup>1</sup> Legge federale sul trasporto di viaggiatori e l'accesso alle professioni di trasportatore su strada: RS 744.10

### **3.7 Formazione del personale**

L'avamprogetto contiene solo un accenno alla formazione del personale. La SSA sottolinea l'assenza di precisazioni circa il tipo di istruzione richiesta al personale e la mancanza di indicazioni sulla formazione e il perfezionamento, che dovrebbero avvenire nell'ambito della legislazione sulla formazione professionale. Si propone inoltre (CIFS, AI, Gastro Suisse) di introdurre nella legge una disposizione concernente l'organizzazione e la formazione. Di fatto, il Consiglio federale potrebbe demandare all'associazione di categoria la determinazione dei requisiti di formazione e di organizzazione e sostenere questa attività anche con contributi finanziari (FUS, SAB, UR, FST). In base alla proposta del SEV, il titolare di una concessione o di un'autorizzazione cantonale dovrebbe essere responsabile della corretta formazione del personale. Il genere e la portata della formazione sarebbero disciplinati in un'ordinanza ad hoc.

### **3.8 Autorizzazione d'esercizio**

In alcuni casi, si accenna alla mancanza di coordinamento tra la procedura di concessione e quella di autorizzazione d'esercizio (FUS, AI, GR, GL, EDU) o tra l'autorizzazione in materia di pianificazione del territorio e l'autorizzazione d'esercizio (Comune di Flims, Landschaft Davos Gemeinde). Si osserva inoltre che la legge non si pronuncia in merito alla durata di validità dell'autorizzazione e della procedura (FUS, AI), sostenendo la necessità di colmare questa lacuna. Una soluzione possibile sarebbe il ricorso ad un disciplinamento a livello di ordinanza.

### **3.9 Copertura finanziaria dell'obbligo di rimuovere l'impianto**

Secondo le FUS, questa disposizione affronta un problema molto raro e pertanto andrebbe stralciata. L'obbligo di assicurare i costi viene inoltre respinto (WIH, CIFS, JU, FER) in quanto comporterebbe un blocco di capitali. I gestori di impianti di trasporto a fune non andrebbero gravati con premi assicurativi per prestazioni alle quali non ricorreranno probabilmente mai (EDU). Si fa inoltre notare che sul mercato non esistono simili assicurazioni, ragione per cui questa idea va esaminata con spirito critico (Associazione Svizzera d'Assicurazioni). Invece di un obbligo assicurativo, sarebbe più opportuno prevedere un'altra forma di sicurezza finanziaria, sottoforma di garanzia bancaria o di deposito.

Sul fronte opposto, alcuni partecipanti alla consultazione caldeggiavano l'introduzione di un simile obbligo assicurativo (WWF, PSS, GR, GL) e chiedono addirittura di verificare se non sarebbe più opportuno estendere tale obbligo a tutti i gestori, invece di limitarsi ai nuovi titolari di una concessione (WWF). E' stato inoltre chiesto se i gestori non dovrebbero essere tenuti a creare fondi di riserva per coprire gli eventuali costi di rimozione (PSS).

### **3.10 Statistica**

Numerose prese di posizione propongono di completare la legge con una disposizione che autorizzi l'UFT a rilevare, in collaborazione con l'associazione di categoria, dati statistici importanti dal profilo economico, tecnico e della pianificazione del territorio (FUS, SSA, SAB, FST, UR).

### **3.11 Riscossione di una tassa di vigilanza**

Alcuni partecipanti si oppongono alla riscossione di una tassa di vigilanza (FUS, EDU, FST, TCS, BE), ritenendola discutibile e fuori luogo in vista del necessario rafforzamento della competitività nel settore dei trasporti a fune. La tassa dovrebbe tenere conto delle condizioni economiche del settore (SAB, PPD, FR).

### **3.12 Osservazioni varie**

Nell'ambito della procedura di consultazione, sono state inoltre formulate le seguenti osservazioni: (l'elenco non è completo; le osservazioni di carattere redazionale sono state tralasciate)

- Diritto di espropriazione: Questo diritto non dovrebbe essere accordato unicamente agli impianti a fune nell'ambito del traffico locale e regionale (Zermatt Bergbahnen, GR, GL), ma anche alle ferrovie di montagna, nella misura in cui la loro costruzione risponda all'interesse

collettivo. La formulazione proposta sarebbe troppo restrittiva. Se il diritto di espropriazione non fosse accordato, un'unica persona potrebbe impedire la costruzione di impianti nuovi o sostitutivi e arrecare pertanto danni notevoli all'impresa e/o alla località di destinazione. FER propone di introdurre il concetto di "traffico turistico".

Al riguardo, le FUS fanno semplicemente notare che i concetti di traffico locale e regionale non possono essere intesi in senso cumulato.

VS e SZ chiedono di inserire l'espropriazione nella fase di approvazione dei piani, per evitare che sorgano problemi di coordinamento irrisolvibili.

- **Rilascio della concessione per più impianti:** Alcuni partecipanti concordano con la proposta (WIH, AI), ma ritengono che non debba essere considerata obbligatoria, nel caso in cui una società decida di costruire più impianti nella stessa zona. FER ritiene invece necessario introdurre l'obbligo del rilascio di una simile concessione, se un'impresa di trasporti pianifica la costruzione di diversi impianti in un'unica regione. Tuttavia, in considerazione dei costi e dei termini di concessione sarebbe meglio scaglionare i singoli progetti. I Cantoni FR, NW, AG e il CIFS considerano questa soluzione difficile e problematica, e reputano che ogni impianto necessiti di una sua procedura di concessione. Nel caso in cui un impianto non fosse totalmente conforme alle norme e dovesse essere adeguato, creerebbe ritardi, bloccando l'intera procedura. Pertanto, il principio "un impianto – una procedura" sembra più consono e risulterebbe più pratico nel caso di impianti che coinvolgono più di un Cantone. Il Canton JU propone di stralciare la rispettiva disposizione.
- **Principio della decisione rapida:** FUS, PPD, FST ritengono che un simile principio sia da inserire nella legge nell'interesse dell'economicità degli impianti, al fine di conseguire l'obiettivo di semplificazione e snellimento della procedura, perseguito dalla legge stessa. Altre osservazioni al riguardo propongono di ancorare nella legge un termine massimo (6 mesi) per il trattamento delle domande di concessione da parte dell'UFT (SAB, UR, Gastro Suisse, VS, FER, Zermatt Bergbahnen). Una disposizione che stabilisse un certo periodo di tempo per lo svolgimento della procedura di concessione da parte dell'UFT sarebbe auspicabile anche nell'ottica di una maggiore trasparenza (Garaventa, WIH, FER, PLS). Il PLR propone di introdurre nella legge termini ancora più serrati per il trattamento e il rilascio della concessione.
- **Picchettamento:** Questa disposizione trova il sostegno di ATA e pro natura; si spera che le eventuali modifiche cagionate al terreno dagli impianti previsti (piste di discesa, piste per slitte) siano rese visibili sul posto (WWF). Diverse le domande sollevate per sapere in che misura si possa procedere al picchettamento e se questo sia sensato (PPD, Zermatt Bergbahnen).
- **Consultazione dei Cantoni e dei Comuni:** VS e PLS chiedono che la collaborazione dei Cantoni e dei Comuni sia garantita in ogni caso. LU domanda di verificare l'opportunità di introdurre un diritto di ricorso per salvaguardare gli interessi legittimi dei Cantoni, e di modificare di conseguenza l'avamprogetto. I Comuni (Flims, Landschaft Davos Gemeinde, Arosa), l'Associazione dei Comuni Svizzeri come pure i Cantoni GR e GL sottolineano che la loro posizione andrebbe rafforzata. I Cantoni dovrebbero chiedere il parere dei Comuni, dato che sono toccati da vicino. Il diritto di essere sentiti va disciplinato, per evitare che la consultazione dei Comuni dipenda dal beneplacito dei Cantoni oppure che vengano rinviati alla procedura di opposizione come se si trattasse di privati. Si è accennato anche al termine impartito ai Cantoni per la presa di posizione.

Il SAB ritiene che il termine di tre mesi per la presa di posizione sia troppo breve e propone di portarlo a quattro mesi. Il PPD sostiene invece che un periodo di tre mesi sia ragionevole e propone di completare il passaggio con l'espressione "entro tre mesi", per sollecitare gli interessati a procedere speditamente.

- Procedura semplificata: Secondo WWF e FER, la formulazione di questo articolo sarebbe troppo vaga e conterrebbe concetti da chiarire; eventualmente questa disposizione non dovrebbe essere oggetto di un articolo a sé stante, ma andrebbe integrata in un articolo relativo alla procedura ordinaria (Garaventa).
- Eliminazione di materiale di scavo e detriti: Sono stati sollevati dubbi circa la necessità di questo articolo (GR, GL, SZ), in quanto vi si ricorrerebbe soltanto in casi eccezionali. Sarebbe invece più importante istituire l'obbligo per il richiedente di inoltrare un piano per la gestione del materiale, nel quale sia indicata la provenienza del materiale di costruzione e dove s'intendono eliminare l'eventuale materiale di scavo. Un simile piano dovrebbe rientrare imperativamente nella documentazione progettuale degli impianti a fune oppure dovrebbe essere disciplinata in maniera vincolante nella procedura di concessione (BE, SO). Alcuni partecipanti alla consultazione (CIFS, AR, VD, VS, JU, FER) ritengono addirittura che questa disposizione non debba essere disciplinata nella legge sugli impianti di trasporto a fune, bensì nella legislazione sull'ambiente, perché altrimenti ci sarebbero anche ulteriori aspetti da disciplinare oppure perché la materia è già oggetto di regolamentazioni a livello di legislazione ambientale (AG, UR, ZH) o di atti legislativi cantonali (AI).
- Emolumenti: Alcuni Cantoni (ZH, GR, GL, BE) ritengono che, con l'accentramento delle competenze presso la Confederazione, i Cantoni perderebbero la possibilità di riscuotere emolumenti per le proprie attività. Per i Cantoni si tratterebbe unicamente di uno sgravio formale. Essi devono poter riscuotere emolumenti per coprire i propri costi.
- Rimedi giuridici: Il Tribunale federale si è espresso favorevolmente circa l'introduzione di rimedi giuridici unitari. Alcuni partecipanti (Garaventa, CIFS, AI, TI, VD, NE, JU) deplorano la mancanza di riferimenti ai rimedi giuridici cantonali, esistenti nell'ambito delle procedure di autorizzazione relative agli impianti cantonali.
- Disposizioni d'esecuzione: Alcune volte si accenna all'assenza nella legge di un chiaro riferimento alle disposizioni d'esecuzione che il Consiglio federale deve emanare. Si auspica inoltre che nell'elaborazione di queste disposizioni vengano sentite le cerchie interessate (FUS, SAB, EDU, GR, GL).
- Delega di compiti di vigilanza: Alcuni interpellati contestano la possibilità di delegare compiti di vigilanza (FUS, TCS), in quanto produrrebbe un aumento dei costi, senza garantire una maggiore sicurezza. Altri partecipanti, pur non opponendosi a questa disposizione (CIFS, AI, VD, NE, JU, FER, BL), propongono di puntualizzare per esempio che i compiti possano essere delegati ad un organo collaudato oppure che la delega debba essere effettuata dalle autorità competenti (e non dal Consiglio federale), senza che ciò determini un aumento dei costi. GR e GL ritengono che, se le disposizioni di delega dei compiti fossero mantenute, occorrerebbe ricorrere alle conoscenze del CIFS.
- Indagine campione: Le FUS si oppongono all'esecuzione di indagini campione da parte dell'UFT, in quanto temono che una simile prassi possa condurre a risultati arbitrari. Sarebbe invece meglio ancorare nella legge il criterio di metodi riconosciuti e sicuri.
- Modifica della legge federale sull'imposizione degli oli minerali: A più riprese si esige che la legge sull'imposizione degli oli minerali venga modificata e che i veicoli per la preparazione di piste siano esonerati da questa imposta, dato che non circolano su strade pubbliche (FUS, Associazione dei Comuni Svizzeri, SSA, SAB, UR, FST).
- Diritto del lavoro: Le condizioni d'assunzione devono essere conformi agli standard regionali e settoriali (SAB, UR, FST, PSS).
- Trasporto di invii postali: E' importante osservare che la Posta deve avere il diritto di trasportare anche in futuro invii postali per funivia, in adempimento del mandato di

prestazioni attribuite dalla legge sulla Posta. Una simile “garanzia di trasporto” assicura il fatto che La Posta possa soddisfare i requisiti di qualità richiesti dall’ autorità di regolazione nell’ ambito del servizio pubblico (La Posta).

- Collegamento con le linee dirette di trasporto dei passeggeri: Pro Bahn Schweiz chiede che l’ autorizzazione d’ esercizio comporti imperativamente la coincidenza degli impianti con le linee dirette del traffico passeggeri delle imprese di trasporto svizzere (e la validità dell’ abbonamento a metà prezzo).