

06.059

**Messaggio  
concernente la legge federale sul controllo della sicurezza  
e la modifica di leggi federali che la dichiarano applicabile**

del 9 giugno 2006

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di legge federale concernente l'esame e il controllo della sicurezza tecnica (legge sul controllo della sicurezza) e il disegno di modifica di una serie di leggi che la dichiarano applicabile.

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

9 giugno 2006

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Moritz Leuenberger

La cancelliera della Confederazione, Annemarie Huber-Hotz

---

## Compendio

*La legge federale concernente l'esame e il controllo della sicurezza tecnica (legge sul controllo della sicurezza, LCSic) contribuisce a soddisfare le sempre crescenti esigenze di garanzia di sicurezza in ambito tecnico, ricorrendo ad un approccio unitario alla questione del rischio nel Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e trasferendo un maggior numero di compiti di sicurezza ad aziende private indipendenti. L'obiettivo è sviluppare e applicare, all'interno del DATEC, una metodologia della sicurezza in grado di ottimizzare i controlli con i mezzi a disposizione, affidando tra l'altro maggiori responsabilità alle aziende e sfruttando sinergie.*

*La legge sul controllo della sicurezza disciplina le procedure di controllo e di esame della sicurezza tecnica, ma non le esigenze materiali della sicurezza nei singoli impianti, nei veicoli, negli apparecchi, nei sistemi di sicurezza e nelle componenti. Inoltre garantisce che l'adempimento di compiti riguardanti la sicurezza sia separato dall'esecuzione di altre mansioni di tipo organizzativo. Vengono apportate modifiche a numerose leggi speciali, soprattutto al fine di sancire l'applicabilità della legge sul controllo della sicurezza cui infatti si ricorre solo quando una legge speciale lo prevede espressamente. Si coglie l'occasione per adeguare le leggi speciali, passo previsto da lungo tempo. La legge sugli impianti di trasporto in condotta viene completamente rivista, anche se soprattutto per quel che riguarda la redazione e la tecnica legislativa, più che per ragioni di contenuto materiale.*

*Per i controlli di sicurezza si prevedono tre procedure: quale di queste viene applicata dipende dalla probabilità di un incidente e dalle eventuali conseguenze per l'uomo e la natura. L'attribuzione concreta non viene affrontata nella legge sul controllo della sicurezza, ma nella legislazione speciale, a livello di legge o di ordinanza.*

*Durante le procedure previste nella legge in questione, la sicurezza tecnica viene esaminata e controllata come segue:*

- in base ad una dichiarazione del produttore o del gestore secondo la quale l'impianto, il veicolo, l'apparecchio, il sistema di sicurezza o la componente soddisfa le esigenze di sicurezza (dichiarazione di sicurezza),*
- in base alla descrizione di un organo indipendente che dichiara che l'impianto, il veicolo, l'apparecchio, il sistema di sicurezza o la componente soddisfa le esigenze di sicurezza (certificato di sicurezza) oppure*
- per mezzo di controlli statali da parte dell'organo per la sicurezza.*

*Il presente disegno è necessario soprattutto per la standardizzazione dell'esame e del controllo della sicurezza: grazie ad uno svolgimento per quanto possibile uniforme e all'ampia trasmissione di compiti di esame e di controllo a terzi è possibile sia ottimizzare il controllo della sicurezza sia semplificare le procedure di autorizzazione e di approvazione accelerandole. La suddivisione dei compiti su operatori diversi diventa trasparente.*

---

*L'attività di vigilanza viene agevolata e diventa più efficiente quando le disposizioni alla base della procedura sono identiche per tutti i settori e dunque è possibile creare sinergie (strumenti di vigilanza standardizzati).*

*Infine la separazione sul piano organizzativo tra i compiti riguardanti la sicurezza e altre mansioni di un'unità amministrativa corrisponde allo standard europeo per ampi campi della vigilanza sulla sicurezza.*

## Indice

<b>Compendio</b>	<b>5454</b>
<b>1 Punti essenziali del disegno</b>	<b>5459</b>
1.1 Situazione iniziale	5459
1.2 Obiettivi della standardizzazione	5461
1.3 Portata della riorganizzazione	5461
1.4 Realizzazione degli obiettivi	5462
1.4.1 Concentrazione dei compiti statali nel settore dell'esame e del controllo della sicurezza tecnica	5462
1.4.2 Responsabilità del committente, del costruttore e del gestore per esami e controlli effettuati da terzi	5463
1.4.2.1 Esame e controllo mediante dichiarazione di sicurezza	5463
1.4.2.2 Esame e controllo mediante certificato di sicurezza	5464
1.4.2.3 Esame di impianti mediante controllo ufficiale	5464
1.4.3 Separazione netta dei compiti riguardanti la sicurezza dagli altri compiti che lo Stato adempie in questi settori	5464
1.4.4 Controllo della politica della sicurezza da parte del Dipartimento	5465
1.5 Conseguenze del nuovo ordinamento	5465
1.5.1 Sistematizzazione degli esami e dei controlli di sicurezza grazie alla creazione di procedure ben definite	5465
1.5.2 Procedure d'autorizzazione e d'approvazione	5466
1.5.3 Compiti dell'organo per la sicurezza	5467
1.5.4 Compiti degli uffici	5469
1.6 Finanziamento dei controlli della sicurezza ai sensi della nuova legge	5469
1.7 Compiti delegati attualmente ai Cantoni	5470
1.8 Rapporto con la LOTC	5470
1.9 Rapporto con il diritto internazionale	5472
1.10 Risultati della procedura di consultazione	5474
1.10.1 Avamprogetto posto in consultazione	5474
1.10.2 Risultati	5474
1.10.3 Modifiche rispetto all'avamprogetto	5475
<b>2 Commento ai singoli articoli</b>	<b>5476</b>
2.1 Legge federale concernente l'esame e il controllo della sicurezza tecnica (Legge sul controllo della sicurezza, LCSic)	5476
2.1.1 Capitolo 1: Disposizioni generali	5476
2.1.2 Capitolo 2: Procedura di esame e controllo della sicurezza tecnica	5486
2.1.2.1 Sezione 1: Esame e controllo mediante dichiarazione di sicurezza	5486
2.1.2.2 Sezione 2: Esame e controllo mediante certificato di sicurezza	5489
2.1.2.3 Sezione 3: Esame della sicurezza degli impianti mediante controllo ufficiale	5494
2.1.3 Capitolo 3: Procedure di esame e di controllo della sicurezza tecnica	5496
2.1.4 Capitolo 4: Finanziamento	5498

2.1.5	Capitolo 5: Disposizioni penali; trattamento dei dati	5498
2.1.6	Capitolo 6: Disposizioni finali	5499
2.2	Leggi speciali	5499
2.2.1	Legge sull'energia nucleare	5499
2.2.1.1	In generale	5499
2.2.1.2	Commento ai singoli articoli	5501
2.2.2	Legge sugli impianti elettrici	5501
2.2.2.1	In generale	5501
2.2.2.2	Commento ai singoli articoli	5502
2.2.3	Legge sulla circolazione stradale	5506
2.2.3.1	Parte generale	5506
2.2.3.2	Commento ai singoli articoli	5506
2.2.4	Legge sulle ferrovie	5508
2.2.4.1	Parte generale	5508
2.2.4.2	Commento ai singoli articoli	5508
2.2.5	Legge federale sui binari di raccordo ferroviario	5509
2.2.6	Legge federale sugli impianti a fune	5510
2.2.6.1	Parte generale	5510
2.2.6.2	Commento ai singoli articoli	5510
2.2.7	Legge sul trasporto pubblico	5511
2.2.7.1	Parte generale	5511
2.2.7.2	Commento ai singoli articoli	5511
2.2.8	Legge sulla navigazione interna	5512
2.2.9	Legge sulla navigazione aerea	5513
2.2.9.1	Parte generale	5513
2.2.9.2	Commento ai singoli articoli	5513
2.2.10	Legge sulla radioprotezione	5514
2.2.11	Legge sugli impianti di trasporto in condotta	5514
2.2.11.1	Parte generale	5514
2.2.11.2	Commento ai singoli articoli	5514
<b>3</b>	<b>Ripercussioni</b>	<b>5520</b>
3.1	Per la Confederazione	5520
3.1.1	Ripercussioni finanziarie	5520
3.1.2	Ripercussioni sull'effettivo del personale	5521
3.2	Per i Cantoni e i Comuni	5521
3.3	Per l'economia	5521
<b>4</b>	<b>Programma di legislatura</b>	<b>5523</b>
<b>5</b>	<b>Aspetti giuridici</b>	<b>5523</b>
5.1	Costituzionalità	5523
5.2	Conformità con il diritto internazionale	5523
5.3	Forma dell'atto	5523
5.4	Delega di competenze legislative	5523
5.5	Coordinamento con la contemporanea revisione di altre leggi	5524
5.5.1	Riforma delle ferrovie 2	5524
5.5.2	Legge sulla navigazione aerea	5524

5.5.3 Legge sugli impianti a fune	5524
5.5.4 Legge federale sugli impianti di accumulazione	5524
5.5.5 Legge sugli impianti di trasporto in condotta	5525

<b>Legge federale concernente l'esame e il controllo della sicurezza tecnica (Disegno)</b>	<b>5527</b>
--	-------------

<b>Legge federale sugli impianti di trasporto in condotta di combustibili o carburanti liquidi o gassosi (Disegno)</b>	<b>5549</b>
--	-------------

# Messaggio

## 1 Punti essenziali del disegno

### 1.1 Situazione iniziale

Nei settori del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), lo Stato assume da sempre svariati compiti e dunque una notevole responsabilità per quel che riguarda la sicurezza di impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti. Per la maggior parte di questi esistono numerose e particolareggiate disposizioni, da una parte redatte da comitati internazionali, dall'altra del DATEC e di uffici del DATEC. La legge affida alle autorità anche tutta una serie di controlli per garantire che queste disposizioni vengano applicate, sia prima della costruzione, sia durante l'esercizio. Un'analisi della vigilanza della sicurezza tecnica negli ambiti di competenza del DATEC ha permesso di constatare che:

- sia nel quadro di procedure di autorizzazione di costruzione e di esercizio, sia nel quadro della vigilanza durante l'esercizio, negli uffici del DATEC il controllo della sicurezza tecnica si svolge in diversi modi. Anche l'intensità dei controlli o della vigilanza varia a seconda dell'ufficio. In parte questa situazione è dovuta al fatto che gli impianti, i veicoli, gli apparecchi, i sistemi di sicurezza e le componenti sono molto differenti, in parte le varie procedure sono dovute semplicemente agli sviluppi storici,
- il numero di impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti che devono essere esaminati è notevolmente aumentato negli ultimi anni (vedi ad es. lo sviluppo del traffico aereo). Con la complessità e il ritmo delle novità nel campo della tecnica cresce anche la pressione perché impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti vengano costruiti, fabbricati e messi in esercizio nel più breve tempo possibile;
- dal canto loro gli uffici devono far fronte a questo aumento di esigenze con effettivi in pratica da anni invariati. Perciò si intensifica sempre più la pressione sulle autorità e sui responsabili perché controllino e autorizzino la costruzione e l'esercizio di impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti sempre più complessi in tempo sempre minore e con effettivi immutati;
- adeguamenti formali dei controlli di sicurezza alle mutate condizioni ed esigenze sono stati possibili solo in casi eccezionali (ad es. per gli apparecchi elettrici). Spesso una nuova distribuzione dei compiti si è imposta solo nella prassi. Le ampie competenze basate sulle norme legali e la responsabilità degli uffici sono diventate in questo modo sempre più formali e teoriche. Di fatto i produttori, i gestori, gli esperti e gli organi di verifica incaricati dall'amministrazione federale assumono sempre più compiti nell'ambito della sicurezza. L'autorità al contempo si affida sempre più alla documentazione e ai rapporti redatti da produttori, gestori ed esperti. L'obbligo formale di autorizzazione tuttavia non per questo è sparito né le responsabilità sono state ridistribuite;

- a paragone del passato, la questione delle responsabilità si presenta sempre più spesso. Dopo ogni incidente o guasto si cercano i responsabili. È dunque necessario elaborare un chiaro regolamento delle responsabilità che corrisponda alla situazione reale e alle possibilità;
- gli obblighi di cui nella legge federale del 6 ottobre 1995 sugli ostacoli tecnici al commercio (LOTG; RS 946.51) e gli sviluppi nell'Unione europea (UE) rendono anch'essi necessario rivedere le procedure che permettono di immettere i prodotti sul mercato. Le norme sulla sicurezza tecnica e le relative procedure possono infatti rappresentare un ostacolo tecnico al commercio. Ma uno degli obiettivi della Confederazione è evitarli. Ciò significa tener conto degli sviluppi nell'UE. Nell'UE i prodotti vengono sempre più sottoposti alla cosiddetta «nuova strategia»<sup>1</sup> e alla «strategia globale»<sup>2</sup>. Secondo la «nuova strategia» il legislatore deve limitarsi a stabilire le esigenze fondamentali e a indicare le norme tecniche per soddisfarle. Secondo la «strategia globale» la valutazione della conformità dei prodotti deve avvenire per mezzo di procedure uniformate. Queste prevedono tra l'altro che la conformità in parte venga confermata dal costruttore stesso, in parte da organi privati la cui competenza e autonomia sono state provate;
- queste procedure possono essere applicate in maniera analoga anche per gli impianti dell'infrastruttura. Il fabbricante o il gestore di un impianto deve determinare sotto la propria responsabilità la conformità dell'impianto con le esigenze di sicurezza e la deve spiegare alle autorità competenti o la deve fare attestare da terzi;
- a livello internazionale si chiede sempre più una netta separazione organizzativa degli uffici competenti della verifica della sicurezza da quelli che assumono una funzione di sostegno di un determinato settore. Questa richiesta è stata avanzata già da qualche tempo dall'Agenzia internazionale per l'energia atomica, AIEA, nel settore dell'energia nucleare. La creazione del nuovo Ispettorato federale della sicurezza nucleare è una risposta a questa esigenza. Anche la direttiva CE sulla sicurezza delle ferrovie<sup>3</sup> chiede ora che venga garantita l'autonomia delle autorità nazionali di sicurezza. Questi esempi illustrano come la separazione organizzativa del controllo della sicurezza da altre mansioni degli uffici oggi rappresenti una delle esigenze centrali di una sorveglianza moderna ed efficiente della sicurezza;

<sup>1</sup> Risoluzione del Consiglio del 7 maggio 1985 relativa ad una nuova strategia in materia di armonizzazione tecnica e di normalizzazione (GU C 136 del 4.6.1985, pag. 1).

<sup>2</sup> Risoluzione del Consiglio del 21 dicembre 1989 relativa ad un approccio globale di valutazione della conformità (GU C 10 del 16.1.1990, pag. 1).  
L'«approccio globale» viene precisato nell'«approccio modulare» (vedi in merito la decisione 93/465/CEE del Consiglio del 22 luglio 1993 concernente i moduli relativi alle diverse fasi delle procedure di valutazione della conformità e le norme per l'apposizione e l'utilizzazione della marcatura CE di conformità, da utilizzare nelle direttive di armonizzazione tecnica, GU L 220 del 30.8.1993, pag. 23).

<sup>3</sup> Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza («Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie») (GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16).

- infine di recente questa separazione è stata chiesta in maniera inequivocabile anche nel rapporto del Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium<sup>4</sup>. La riorganizzazione dell'Ufficio federale dell'aviazione civile è una risposta a questa esigenza.

Tutte queste considerazioni hanno fatto sì che la sorveglianza della sicurezza – per quel che riguarda il DATEC – sia stata esaminata in maniera completa già alla fine degli anni Novanta e riorganizzata per quanto possibile un po' alla volta. Il presente testo intende fornire la base per un'ulteriore standardizzazione dell'organizzazione e delle procedure del controllo della sicurezza.

## **1.2 Obiettivi della standardizzazione**

La legge non ha come obiettivo il ritiro dello Stato e in particolare della Confederazione dalla responsabilità nelle questioni riguardanti la sicurezza. Continuerà ad essere compito del DATEC vigilare affinché impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti che rientrano nel suo ambito di competenza siano sicuri. Tuttavia il DATEC intende organizzare l'adempimento di queste mansioni di sicurezza in modo tale da raggiungere gli obiettivi seguenti:

- lo Stato si occuperà solo dei compiti che non possono essere svolti da privati;
- le responsabilità dei diversi operatori sono delimitate in modo chiaro;
- le verifiche della sicurezza vengono svolte tenendo conto della situazione di rischio secondo procedure descritte chiaramente che garantiscono che i controlli possono essere eseguiti in modo corretto, tempestivo e a un prezzo sostenibile;
- i compiti di sostegno vengono separati da quelli relativi alla sicurezza.

## **1.3 Portata della riorganizzazione**

La costruzione e l'esercizio di impianti, veicoli e apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti nei settori di competenza del DATEC soggiacciono attualmente a una molteplicità di diverse autorizzazioni (approvazione del tipo, approvazione dei piani, autorizzazione d'esercizio, ecc.). Nell'ambito di queste procedure si svolge anche la verifica della sicurezza tecnica. Il presente riassetto non intende né pregiudicare né modificare queste autorizzazioni di base. Si tratta unicamente di uniformare, per quanto possibile e giustificato, gli esami e i controlli della sicurezza tecnica integrati in queste procedure e di attribuire le responsabilità in modo chiaro. Ci si è preoccupati comunque di fare in modo che la ristrutturazione della sicurezza tecnica non complichino ulteriormente le procedure principali, bensì le semplifichi per quanto possibile.

L'esempio riportato qui di seguito illustra quanto esposto sopra: la costruzione di una linea ad alta tensione esige attualmente l'approvazione dei piani da parte di

<sup>4</sup> Rapporto NLR; NLR-CR-2003-316, Aviation safety management in Switzerland (homepage dell'Ufficio federale dell'aviazione civile, UFAC: [http://www.uvek.admin.ch/imperia/md/content/g\\_s\\_uvek/2/d/verkehr/nlr/24.pdf](http://www.uvek.admin.ch/imperia/md/content/g_s_uvek/2/d/verkehr/nlr/24.pdf)).

un'autorità statale. L'autorità competente verifica tra l'altro anche la sicurezza tecnica del progetto. Attualmente, la legge non limita tale verifica; ne consegue che l'autorità di autorizzazione deve verificare la sicurezza tecnica in modo globale, anche se, di fatto, può controllare solo alcuni aspetti parziali del progetto. Anche dopo la riorganizzazione, la costruzione di una linea ad alta tensione richiederà l'approvazione dei piani da parte di un'autorità statale. Tuttavia spetterà unicamente al costruttore garantire che le norme di sicurezza tecnica sono rispettate; a tal fine, dovrà consegnare all'autorità di approvazione una dichiarazione di sicurezza, ovvero dichiarare che l'impianto soddisfa le norme di sicurezza tecnica. L'autorità statale non controllerà più l'esattezza della dichiarazione di sicurezza in ogni singolo caso, ma unicamente per campionatura. Questo controllo si svolgerà al di fuori della procedura di approvazione dei piani che, a sua volta, sarà più veloce poiché non tratterà più questioni concernenti il rispetto delle norme di sicurezza tecnica.

La riorganizzazione riguarda solo la sicurezza tecnica. Non si applica alla protezione degli impianti tecnici in caso di sabotaggio. Questo compito spetta ai servizi finora competenti, che dovranno collaborare con gli organismi responsabili della sicurezza tecnica. La riorganizzazione non tratta nemmeno le questioni di sicurezza sul lavoro né la protezione dei lavoratori in generale. Le competenze in quest'ambito rimangono invariate. Per ulteriori indicazioni, consultare le spiegazioni relative all'articolo 5 capoverso 2 della nuova legge sul controllo della sicurezza (LCSic).

## **1.4 Realizzazione degli obiettivi**

Gli obiettivi sono realizzati come illustrato qui di seguito.

### **1.4.1 Concentrazione dei compiti statali nel settore dell'esame e del controllo della sicurezza tecnica**

Lo Stato continua a svolgere, come finora, i compiti centrali legati alla sicurezza. Per quanto possibile, tuttavia, tali compiti – definiti chiaramente – verranno delegati a terzi in modo da permettere allo Stato di svolgere le attività che gli spettano senza limitazioni di sorta e nel rispetto delle scadenze. Il riassetto prevede pertanto che lo Stato, per garantire la sicurezza tecnica, è tenuto in particolare a svolgere i seguenti compiti:

- stabilire previamente il livello di sicurezza universalmente valido ed emanare le necessarie norme di sicurezza tecnica;
- rilasciare le autorizzazioni quando necessario. In via eccezionale questi compiti sono svolti dalle autorità di sicurezza esterne cui li ha affidati;
- sorvegliare che gli organismi indipendenti adempiano i presupposti per l'esecuzione dei compiti loro assegnati;
- verificare in un secondo tempo e in singoli casi il rispetto delle norme di sicurezza tecnica controllando per campionatura, nell'ambito della sorveglianza, l'esattezza dei certificati di sicurezza degli organismi indipendenti e quella delle dichiarazioni di sicurezza rilasciate dai committenti, dai costruttori e dai gestori;

- effettuare i controlli della sicurezza tecnica nei settori in cui le dichiarazioni di sicurezza dei committenti, dei costruttori e dei gestori o i certificati di sicurezza degli organismi indipendenti non sembrano sufficienti a garantire la sicurezza, cioè da una parte quando le conseguenze di un incidente possono essere molto gravi e dall'altra quando non esistono organismi indipendenti o il loro numero non è sufficiente.

## **1.4.2                      Responsabilità del committente, del costruttore e del gestore per esami e controlli effettuati da terzi**

Il committente e il gestore di un impianto (si intende qui di seguito un impianto d'infrastruttura) come pure il costruttore o il gestore di un veicolo, di un apparecchio o di un sistema di sicurezza sono responsabili del rispetto delle norme di sicurezza. Lo stesso vale per il costruttore di componenti, ossia di elementi appositamente costruiti per un impianto, un veicolo, un apparecchio o un sistema di sicurezza, commercializzato autonomamente. Il controllo autonomo del committente, del costruttore e del gestore non può essere considerato sufficiente in modo incondizionato. A seconda della probabilità di incidente e delle eventuali conseguenze sono indispensabili esami e controlli supplementari da parte di terzi. La riorganizzazione prevede pertanto la creazione di tre procedure diverse che stabiliscono controlli più o meno approfonditi nella fase che precede la costruzione, in quella che precede la messa in esercizio e durante l'esercizio. Spetta al legislatore fissare in una legge speciale (ad es. legge sulle ferrovie, legge sulla navigazione aerea, ecc.) o nelle relative disposizioni d'esecuzione quale procedura deve essere applicata per l'esame e il controllo della sicurezza tecnica durante la costruzione o la produzione, prima della messa in esercizio o dell'immissione sul mercato, come anche durante l'esercizio di un impianto, di un veicolo, di un apparecchio, di un sistema di sicurezza o di una componente.

Le tre procedure sono illustrate qui di seguito.

### **1.4.2.1                      Esame e controllo mediante dichiarazione di sicurezza**

Nel caso di impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti per i quali è prevista questa procedura, la responsabilità dello svolgimento delle necessarie verifiche spetta al costruttore e al gestore che tuttavia deve tenere pronte le dichiarazioni di sicurezza a destinazione dell'autorità d'approvazione. In alcuni casi deve consegnarle e confermare espressamente che l'impianto, il veicolo, l'apparecchio, il sistema di sicurezza o la componente soddisfa le norme di sicurezza tecnica. L'esattezza di queste dichiarazioni viene controllata dallo Stato solo per campionatura.

### **1.4.2.2                   Esame e controllo mediante certificato di sicurezza**

Nel caso di impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti per i quali è prevista questa procedura, la conformità con le norme di sicurezza tecnica deve essere controllata e attestata da un organismo indipendente. Per gli impianti, il costruttore e il gestore devono redigere inoltre un rapporto di sicurezza che deve anch'esso essere controllato dall'organismo indipendente. L'esattezza dei certificati o delle valutazioni dei rapporti di sicurezza viene controllata dallo Stato solo per campionatura.

Sono considerati organismi indipendenti quelli accreditati in base all'ordinanza del 17 giugno 1996<sup>5</sup> sul sistema svizzero di accreditamento e la designazione di laboratori di prova e di organismi di valutazione della conformità, di registrazione e d'omologazione, quelli definiti in base a una convenzione internazionale o quelli autorizzati o riconosciuti in altro modo in base al diritto svizzero. Può trattarsi di organi pubblici o privati. Sono incaricati di svolgere esami chiaramente definiti e devono disporre delle conoscenze necessarie a questo scopo. Un ente statale controlla che quest'ultima condizione sia rispettata.

### **1.4.2.3                   Esame di impianti mediante controllo ufficiale**

Per gli impianti ai quali si applica questa procedura, il controllo del rapporto di sicurezza e della conformità con le norme continua ad essere svolto dallo Stato. Questa procedura non si applica ai veicoli, agli apparecchi e ai sistemi di sicurezza.

### **1.4.3                       Separazione netta dei compiti riguardanti la sicurezza dagli altri compiti che lo Stato adempie in questi settori**

Nel quadro dell'autorizzazione per la costruzione o l'esercizio di un impianto, di un veicolo, di un apparecchio, di un sistema di sicurezza o di una componente, la questione della sicurezza nella maggior parte dei casi rappresenta solo un aspetto di cui tener conto. Ve ne sono altri tra cui i costi, la protezione dell'ambiente, ecc. che devono essere presi in considerazione nel processo decisionale. Questo modo di procedere è senz'altro opportuno e deve sfociare in una ponderazione degli interessi che va svolta con trasparenza. Per garantire che tutto si svolga in modo regolamentare, è importante che gli interessi siano indicati in modo chiaro e contemplati nella ponderazione. Quanto detto vale soprattutto per gli elementi che riguardano la sicurezza. Altrettanto importante è la ponderazione da parte di un organo o una persona che non abbia contemporaneamente anche il compito di difendere interessi specifici. Perciò non può spettare all'organo responsabile soppesare gli aspetti connessi alla sicurezza contro quelli di tipo finanziario. Ne consegue una netta separazione dei compiti sostenuta chiaramente anche dal punto di vista organizzativo: dunque, gli aspetti connessi alla sicurezza devono essere seguiti nella procedura da un'unità organizzativa apposita (l'organo per la sicurezza). Questo può essere un

<sup>5</sup> Ordinanza sull'accREDITamento e sulla designazione, OAccD, RS 946.512.

ente pubblico o una parte dello stesso. In ambedue i casi si deve garantire che non sia anche responsabile della ponderazione degli interessi.

#### **1.4.4 Controllo della politica della sicurezza da parte del Dipartimento**

La riorganizzazione dell'esame e del controllo della sicurezza tecnica comporta anche il rafforzamento dell'alta vigilanza a livello dipartimentale. Al Dipartimento spettano soprattutto compiti di controllo e coordinamento (elaborazione di una metodologia della sicurezza, definizione di obiettivi per gli uffici, coordinamento interdipartimentale e dipartimentale), la relativa sorveglianza (rispetto della metodologia e delle istruzioni) e infine compiti di rettifica laddove si constatano lacune. A tale scopo, la Segreteria generale del DATEC intende creare uno stato maggiore per la sicurezza incaricato di concentrarsi sulle mansioni essenziali, ma con la possibilità di affidare all'esterno audit per determinate verifiche. In questo modo è possibile mantenere ridotto il personale dello stato maggiore. La creazione dello stato maggiore per la sicurezza non presuppone nessuna base legale e non è dunque oggetto del presente messaggio.

### **1.5 Conseguenze del nuovo ordinamento**

#### **1.5.1 Sistematizzazione degli esami e dei controlli di sicurezza grazie alla creazione di procedure ben definite**

L'introduzione di tre procedure di controllo del rispetto delle norme di sicurezza permette di applicare una metodologia più uniforme nei settori di competenza del DATEC. La creazione di procedure così standardizzate obbliga il legislatore a decidere, per ogni singolo tipo di impianto, veicolo, apparecchio, sistema di sicurezza e per ogni singola componente a chi spettano gli esami e i controlli di sicurezza tecnica. Deve valutare se la sicurezza è sufficientemente garantita nel caso in cui si trasmetta la responsabilità al committente, al costruttore o al gestore o se è necessario istituire un controllo da parte di un organismo indipendente, o ancora se tale controllo spetta allo Stato. L'obbligo legale di optare per una procedura ben definita impone confronti con altri tipi di impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti. Il sistema di controllo della sicurezza che ne deriva risulta più coerente. Inoltre il fatto che i controlli della sicurezza non sono più svolti in ogni caso dallo Stato, ma anche da terzi in settori fondamentali obbliga lo Stato ad emanare norme di sicurezza chiare e vincolanti, garantendo un trattamento paritario di tutti i gestori, produttori e committenti. In questo consistono i vantaggi essenziali di questa sistematizzazione.

Laddove sono possibili determinate ulteriori semplificazioni senza pregiudicare la sicurezza o laddove norme internazionali prescrivono altre procedure, è possibile derogare a tali principi. Le deroghe devono tuttavia essere state previste dal Consiglio federale in un'ordinanza. Si garantisce così che possano essere apportati in modo rapido i necessari adeguamenti per seguire gli sviluppi nelle legislazioni internazionali, ma anche il mantenimento di una procedura uniforme.

Anche a prescindere dalle deroghe, nell'ambito delle procedure vi è ancora sufficiente margine di manovra per tener conto delle peculiarità dei singoli tipi di impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza o componenti. Questo margine è dato poiché, da un lato, sono possibili variazioni nell'ambito delle approvazioni da rilasciare (per es. esigenza di procedere all'omologazione). D'altro canto, è possibile variare l'esattività e la frequenza degli esami e dei controlli. Questo margine di manovra sarà concretizzato in parte solo a livello di ordinanza. Anche in questo contesto saranno necessari paragoni fra diversi settori, al fine di adottare una metodologia per quanto possibile unitaria ed equilibrata, in grado di promuovere ancor più il pari trattamento dei vari committenti, costruttori e gestori.

## **1.5.2 Procedure d'autorizzazione e d'approvazione**

Il nuovo ordinamento del controllo della sicurezza comporta necessariamente determinate modifiche alle procedure d'autorizzazione e d'approvazione (approvazioni dei piani, autorizzazioni d'esercizio, approvazioni del tipo).

In linea di massima, l'autorità competente a rilasciare l'approvazione dei piani, l'autorizzazione d'esercizio e le approvazioni del tipo è l'ufficio, sempre che, come avviene già oggi, non venga dichiarata competente, in via eccezionale e per particolari motivi, un'altra autorità (ad esempio il Dipartimento nel caso di impianti nucleari, autorità cantonali nel caso di opere di sbarramento, ecc.). L'ufficio, tuttavia, per le procedure nelle quali l'esame e il controllo sono svolti mediante dichiarazione di sicurezza o certificato di sicurezza, non si dovrà più occupare delle questioni materiali legate alla sicurezza tecnica, neanche quando l'organo per la sicurezza è un'unità organizzativa di un ente. In questi casi l'organo per la sicurezza è solo incaricato di svolgere controlli per campionatura che avvengono però al di fuori della procedura di approvazione o autorizzazione. Nel campo d'applicazione dell'esame e del controllo mediante dichiarazione di sicurezza, l'ufficio deve rilasciare – per aspetti inerenti alla sicurezza tecnica – l'approvazione dei piani per un impianto o l'autorizzazione d'esercizio per un impianto, un veicolo, un apparecchio o un sistema di sicurezza anche solo in base alla dichiarazione di sicurezza presentata dal committente o dal costruttore. Nell'ambito della procedura deve quindi eseguire unicamente un controllo formale, ossia verificare che la dichiarazione adempia le esigenze formali.

Nel campo d'applicazione dell'esame e del controllo mediante certificato di sicurezza e dell'esame mediante controllo ufficiale, è stato introdotto per gli impianti lo strumento del rapporto di sicurezza. Con il rapporto di sicurezza, il committente deve illustrare in che modo sono presi in considerazione tutti gli aspetti rilevanti dal punto di vista della sicurezza. Il rapporto di sicurezza e la conformità del progetto con le norme di sicurezza tecnica sono esaminati da un organismo indipendente (esame e controllo mediante certificato di sicurezza) o dall'organo per la sicurezza (esame mediante controllo ufficiale). Dal canto suo, l'ufficio – in veste di autorità incaricata dell'approvazione dei piani e del rilascio dell'autorizzazione d'esercizio – neanche in questo caso si occupa materialmente delle questioni inerenti alla sicurezza, ma deve rilasciare l'approvazione dei piani o l'autorizzazione d'esercizio – per aspetti inerenti alla sicurezza tecnica – solo in base al certificato di sicurezza dell'organismo indipendente o al rapporto e al parere dell'organo per la sicurezza. Lo stesso dicasi per le autorizzazioni rilasciate a veicoli, apparecchi, sistemi di

sicurezza e componenti per i quali il rispetto delle norme di sicurezza nell'ambito dell'esame e del controllo è esaminato in base ad un certificato di sicurezza.

Se tuttavia nella procedura di controllo ufficiale il parere dell'organo per la sicurezza non corrisponde a quello del richiedente, l'autorità preposta all'autorizzazione è tenuta a ponderare gli interessi in campo.

Questa procedura garantisce che le semplificazioni ottenute nell'ambito della procedura di approvazione dei piani con la legge federale del 18 giugno 1999<sup>6</sup> sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani continuino ad essere valide. Come finora, alla procedura d'approvazione dei piani si applica il seguente principio: una procedura – una decisione – un rimedio giuridico. Nelle procedure di esame e controllo della sicurezza mediante dichiarazione di sicurezza e mediante certificato di sicurezza, la procedura d'approvazione dei piani viene addirittura semplificata ulteriormente, visto che la verifica della sicurezza tecnica ha luogo già prima dell'avvio della procedura e non incide quindi più sulla procedura vera e propria. La stessa semplificazione è ottenuta anche per le altre procedure d'autorizzazione (autorizzazione d'esercizio, approvazione del tipo) nelle quali il controllo della sicurezza tecnica è svolto conformemente alla LCSic.

In via eccezionale, l'organo per la sicurezza può fungere da autorità d'approvazione dei piani. Una simile competenza dev'essere iscritta nella legge speciale, ma vi si deve ricorrere solo quando si tratta di questioni esclusivamente tecniche o quando concedere l'autorizzazione è un passo puramente amministrativo, se non si intende trasmettere all'organo per la sicurezza compiti di ponderazione degli interessi.

La LCSic conferisce all'organo per la sicurezza la competenza di emanare misure provvisorie in caso di pericolo imminente.

Anche le leggi speciali possono assegnare all'organo per la sicurezza altre competenze in materia di autorizzazione per questioni di mera sicurezza tecnica (ad es. i nullaosta secondo la legge sull'energia nucleare).

### **1.5.3                    Compiti dell'organo per la sicurezza**

L'organo per la sicurezza è l'organo o l'esperto specializzato per la sicurezza tecnica di impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti. Può far parte di un ufficio o essere un ente a parte.

L'organo per la sicurezza deve soddisfare i compiti assegnatigli. La LCSic gli affida il controllo del rispetto delle norme vigenti in materia di sicurezza tecnica. Le leggi speciali gli assegnano i compiti di cui alla fine del numero 1.5.2. Inoltre partecipa all'emanazione di norme sulla sicurezza tecnica. Nello svolgimento di questi compiti deve limitarsi rigorosamente alla tutela degli aspetti riguardanti la sicurezza e le norme di sicurezza in vigore, facendo in modo che se ne tenga conto nelle procedure. La ponderazione con altri interessi non deve essere trattata dall'organo per la sicurezza, ma dall'autorità preposta all'autorizzazione.

Quando gli esami e i controlli sono eseguiti fondandosi sulla dichiarazione di sicurezza o sul certificato di sicurezza, l'organo per la sicurezza non svolge i controlli ogni volta sistematicamente, ma solo per campionatura al di fuori della procedura.

<sup>6</sup> RU 1999 3071

Nella procedura di esame mediante controllo ufficiale invece, l'esame materiale è svolto direttamente dall'organo per la sicurezza in tutti i casi nel quadro della procedura di approvazione e di autorizzazione.

Nel caso della procedura di esame e controllo mediante certificato di sicurezza, spetta all'organo per la sicurezza garantire che l'esame della sicurezza tecnica da parte di terzi sia stato eseguito correttamente e che il livello di sicurezza desiderato sia stato raggiunto: è uno dei suoi compiti principali. Per questa ragione in genere nel settore in cui opera esso funge anche da organo di perizia per l'accreditamento e la supervisione dell'attività dell'organismo indipendente. Quando sono previste denominazioni in convenzioni internazionali (ad es. trattati bilaterali con l'UE), inoltra una proposta per il proprio settore presso l'autorità incaricata di decidere la denominazione e controlla per campione l'esattezza dei certificati di sicurezza e delle valutazioni nei rapporti di sicurezza. Questo comporta tra l'altro anche un controllo per campionatura degli impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti esaminati dall'organismo indipendente. Quando si tratta di enti accreditati, questi controlli si svolgono sotto la guida e con il consenso del Servizio di accreditamento svizzero.

Nel caso della procedura di esame e controllo mediante dichiarazione di sicurezza, l'organo per la sicurezza è responsabile del controllo per campionatura, eseguito in un secondo tempo, degli impianti in funzione e dei veicoli, degli apparecchi, dei sistemi di sicurezza e delle componenti in commercio.

Poiché di norma non emana esso stesso decisioni, quando constata lacune l'organo per la sicurezza ha anche l'obbligo di proporre misure o ulteriori accertamenti alle autorità di approvazione e di vigilanza. L'organo per la sicurezza ha l'autorità di decidere le misure da prendere solo nei casi seguenti:

- quando e nella misura in cui, eccezionalmente, impartisce esso stesso approvazioni o autorizzazioni;
- quando le misure non riguardano il contenuto di un'approvazione dei piani o un'autorizzazione di esercizio;
- quando non sono previste né un'approvazione dei piani né un'autorizzazione d'esercizio;
- in caso di pericolo imminente.

In quest'ultimo caso, tuttavia, può decidere solo misure preventive valide fino a quando l'autorità preposta all'autorizzazione o alla vigilanza è in grado di reagire essa stessa.

Eccezionalmente, per gli impianti, i veicoli, gli apparecchi, i sistemi di sicurezza e le componenti che sottostanno alla procedura di esame e controllo mediante certificato di sicurezza, l'organo per la sicurezza può assumere i compiti che spettano all'organismo indipendente. Questa deroga si applica in mancanza di organismi indipendenti (cfr. anche il commento all'art. 8 cpv. 3 LCSic). Non è sufficiente comunque che non vi siano organismi indipendenti svizzeri; deve mancare la possibilità di rivolgersi anche ad un organismo indipendente estero o per ragioni di sicurezza tecnica non è possibile farlo in tutta responsabilità. Solo in questo caso lo Stato continua ad assumersi il compito di svolgere esso stesso gli esami e i controlli. Un intervento eccezionale di questo tipo dell'organo per la sicurezza deve essere ordinato dal DATEC e deve rimanere temporaneo.

## 1.5.4

### Compiti degli uffici

Gli uffici federali continuano ad assumere la responsabilità dell'adempimento dei compiti nel settore della sicurezza tecnica, nella misura in cui questi ultimi spettano ancora agli enti statali. Fanno eccezione solo i casi in cui l'organo per la sicurezza è esso stesso un ufficio pubblico. Alcuni uffici di questo tipo esistono già da molti anni (ad es. l'Ispettorato federale per gli impianti a corrente forte) o vengono creati attualmente al di fuori di questa riorganizzazione del controllo della sicurezza (ad es. nel settore dell'energia nucleare). Tuttavia, se l'organo per la sicurezza è un'unità di un ufficio pubblico, è necessario dividere i compiti in modo chiaro e preciso. Deve essere stabilito quali organi si occupano esclusivamente delle questioni riguardanti la sicurezza e quali svolgono gli altri compiti. Incombe all'ufficio risolvere l'aspetto organizzativo.

Inoltre gli uffici continuano ad essere responsabili della concessione di approvazioni dei piani, di autorizzazioni di esercizio e di altre autorizzazioni, quando queste sono previste. Nel settore degli impianti elettrici, secondo il presente disegno l'Ufficio federale dell'energia sarà responsabile della concessione di approvazioni dei piani quando sono necessarie ponderazioni degli interessi. L'Ispettorato federale per gli impianti a corrente forte assume le funzioni di autorità incaricata di approvare i piani quando è possibile farlo senza ulteriori ponderazioni degli interessi, semplicemente in base alla dichiarazione di sicurezza.

Gli uffici pubblici continuano a occuparsi dei lavori legislativi, sia per la preparazione, sia per l'emanazione. Quando si tratta di norme di sicurezza tecnica, chiedono la partecipazione dell'organo per la sicurezza interno od esterno che comunque si limita ad un contributo meramente tecnico. Ponderare gli interessi in rapporto ad altre esigenze spetta all'ufficio competente dell'emanazione delle norme legali e si svolge dunque in ogni caso al livello direttivo dell'ufficio.

Gli uffici continuano a occuparsi del settore del personale. Le eccezioni che già oggi esistono a questa regola (ad es. nel settore dell'energia nucleare) mantengono la loro validità. Al settore del personale sono affidate la stesura di norme per l'uso di impianti, veicoli, apparecchi e sistemi di sicurezza, l'organizzazione e lo svolgimento di esami e l'intera amministrazione del personale (ad es. tenere i registri dei certificati). La gestione del personale comporta aspetti importanti riguardanti la sicurezza, ma affinché la riorganizzazione resti comprensibile si è rinunciato ad includervi questo settore. Tuttavia, anche in questo caso, per quel che riguarda l'emanazione di norme, l'ufficio collabora con il relativo organo per la sicurezza nel modo indicato sopra nella parte sulla legislazione.

## 1.6

### Finanziamento dei controlli della sicurezza ai sensi della nuova legge

Attualmente, nella maggior parte dei casi il controllo della sicurezza è svolto almeno formalmente e in gran parte finanziato dallo Stato. Solo una parte dei costi viene coperta da emolumenti e determinate tasse di supervisione. Con la riorganizzazione, questi costi vengono pagati per intero dai responsabili. Perciò si continua a riscuotere contributi che devono essere strutturati in modo tale che il ricavato possa coprire il costo della supervisione svolta dal settore amministrativo coinvolto. Devono



nella LCSic solo se possono essere commercializzati in qualche modo (ad es. impianti elettrici mobili). Tuttavia, nella misura in cui la LCSic stabilisce invece procedure cui sottostanno prodotti ai sensi della LOTC come ad esempio veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti, occorre osservare e adottare i principi della LOTC anche in questa nuova legge sul controllo della sicurezza tecnica. Occorre in particolare considerare che le prescrizioni tecniche di cui alla LOTC – ivi comprese le norme procedurali ai sensi delle definizioni della LOTC – devono essere formulate in modo da non costituire ostacoli tecnici al commercio (art. 4 cpv. 1). A tal fine, sono armonizzate con le prescrizioni dei principali partner commerciali, ovvero, in linea di massima, con quelle dell'UE. Ai sensi dell'articolo 4 capoverso 3 LOTC sono ammissibili deroghe a tale principio se sono rese necessarie da interessi pubblici preponderanti e se non costituiscono né un mezzo di discriminazione arbitraria né una restrizione dissimulata del commercio.

Nella fase di elaborazione della LCSic si è provveduto a fare in modo che il disegno fosse armonizzato con le prescrizioni dell'UE in materia di prodotti e che in futuro non si creassero in nessun settore complicazioni rispetto all'attuale regolamentazione. In seno all'UE si applicano attualmente diversi tipi normalizzati di procedure, o moduli, in base ai quali sono effettuate le necessarie valutazioni della conformità ai fini della commercializzazione dei prodotti. La procedura di esame e controllo mediante dichiarazione di sicurezza mette a disposizione una procedura che corrisponde al modulo comunitario A per i prodotti che appartengono al gruppo di rischio più basso. La procedura di esame e controllo mediante certificato di sicurezza corrisponde ai moduli UE per i quali è prescritto l'intervento di un organismo indipendente. La procedura di esame mediante controllo ufficiale non si applica ai prodotti ai sensi della LOTC. La LCSic non è pertanto in conflitto con le procedure adottate in seno all'UE. Non vi sono problemi nemmeno con gli sviluppi prevedibili in ambito comunitario. Grazie all'apertura e alla flessibilità che offre la LCSic, la Svizzera potrà in ogni caso adempiere le esigenze dell'UE, come garantito in modo esplicito ad es. con la disposizione della LCSic che impartisce espressamente al Consiglio federale la competenza di apportare adeguamenti per ottemperare ad obblighi internazionali.

Grazie alle disposizioni del presente disegno, le procedure in vigore attualmente non vengono complicate e l'esame e il controllo della sicurezza tecnica non creano ostacoli tecnici al commercio. Il presente disegno sistematizza inoltre le procedure di esame e controllo della sicurezza tecnica, che a loro volta costituiscono un aspetto parziale delle procedure attuali in vista dell'immissione in commercio o della messa in esercizio di impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti. Tali procedure in linea di massima non vengono modificate dalla LCSic. La novità consiste nel modo in cui la sicurezza tecnica viene controllata. In questo senso, in sintonia con la LOTC, si prevede di semplificare il più possibile tale controllo.

L'uniformità con la LOTC non si esaurisce nelle procedure, ma è garantita anche in singoli aspetti parziali, dato che per l'esame e il controllo della sicurezza tecnica vengono usati strumenti analoghi (dichiarazione di sicurezza, certificato di sicurezza, controlli successivi, ecc.) previste nella LOTC. La LCSic segue la LOTC anche per quel che riguarda gli organismi indipendenti, la relativa vigilanza, il riconoscimento di valutazioni di conformità di uffici accreditati o riconosciuti in altro modo. Le relative disposizioni della LOTC, compresi gli articoli 17 e 18, mantengono la loro validità. L'articolo 17 capoverso 2 lettera b, secondo cui nel caso di prodotti in serie la prova dell'identità della serie è sufficiente, non si applica tuttavia ai prodotti

che devono essere esaminati con la procedura di esame e controllo mediante dichiarazione di sicurezza. In questo contesto, le condizioni di cui all'articolo 13 LCSic devono essere rispettate senza restrizioni di sorta. L'articolo 15 LCSic dichiara invece che i principi di cui all'articolo 18 LOTC sono applicabili anche agli impianti ai sensi della LCSic. L'articolo 15 capoverso 2 LCSic non può tuttavia essere interpretato nel senso che le approvazioni del tipo rilasciate da autorità estere per tutte le categorie di veicoli debbano essere riconosciute automaticamente anche dalla Svizzera. Ciò non sarebbe opportuno per motivi di sicurezza pubblica. Tuttavia, nelle valutazioni e decisioni d'omologazione, la disposizione summenzionata obbliga invece le autorità svizzere a considerare i controlli, le valutazioni di conformità e di sicurezza effettuati all'estero, quando è possibile provare che la documentazione è stata elaborata secondo principi che soddisfano le prescrizioni svizzere. L'obbligo di riconoscere i documenti esteri non esclude inoltre che le autorità svizzere possano verificare i dati in singoli casi.

Infine, per quanto concerne il campo d'applicazione delle due leggi, va rilevato che la LOTC costituisce la legge più completa e più generale. La LCSic è armonizzata con la LOTC, ma si occupa solo di un aspetto parziale, ossia della sicurezza tecnica. È applicabile solo nei settori previsti espressamente da una legge speciale. Nel subordinare un settore alla legge, si controlla e si controllerà anche in futuro se i principi della LOTC sono rispettati. Fatta salva l'osservazione appena riportata e l'eccezione del seguente paragrafo, i principi e le disposizioni della LOTC sono applicabili anche alla LCSic.

In base alla LCSic, il Consiglio federale perde solo in misura molto limitata la competenza generale conferitagli dall'articolo 7 LOTC di fissare secondo il proprio arbitrio procedure di controllo, di valutazione della conformità, di notifica e omologazione nel campo delle prescrizioni tecniche relative ai prodotti. Questa limitazione è tuttavia molto ristretta, poiché nella LCSic e nelle relative leggi speciali il campo dei prodotti interessato è relativamente piccolo: vengono definiti unicamente gli orientamenti basilari. Dunque al Consiglio federale resta un ampio margine di manovra per definire le procedure di esame e controllo della sicurezza tecnica. Questa restrizione è indispensabile per garantire una metodologia uniforme dell'esame e del controllo della sicurezza e va pertanto accettata.

## **1.9 Rapporto con il diritto internazionale**

Il modello previsto dalla legge è conforme agli accordi internazionali firmati dalla Svizzera. Il disegno di legge è conforme in particolare anche al diritto comunitario rilevante. La ripartizione dei compiti sancita dalla LCSic tra autorità e organismi privati nel settore della sicurezza tecnica corrisponde fondamentalmente a quanto previsto dal diritto comunitario, ma con la presente proposta viene estesa anche ad altri settori non contemplati dal diritto comunitario. Poiché il disegno corrisponde in linea di massima all'orientamento dell'UE, non sussistono conflitti.

Anche per quanto riguarda gli accordi settoriali conclusi tra la Svizzera e la Comunità europea nel 1999 non vi sono problemi. Tre dei sette accordi settoriali sono connessi alla vigilanza sulla sicurezza tecnica nei settori di competenza del DATEC: si tratta dell'Accordo sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della

conformità<sup>13</sup>, dell'Accordo sul trasporto aereo<sup>14</sup> e dell'Accordo sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia<sup>15</sup>.

L'Accordo sul riconoscimento della valutazione della conformità si applica in settori che rientrano nella «nuova strategia» ai sensi delle direttive UE. La direttiva relativa agli impianti a fune è stata adottata dopo la firma dell'Accordo. È stata presa in considerazione nella rielaborazione della legge sugli impianti a fune.

In base all'Accordo sul riconoscimento della valutazione della conformità, la Svizzera può designare gli organismi le cui valutazioni di conformità sono riconosciuti dai Paesi dell'UE. Nel campo d'applicazione della LCSic, si tratta in linea di massima degli «organismi indipendenti» ai sensi della legge. Le autorità designatrici sono definite nell'allegato I dell'Accordo. Attualmente, si tratta di uffici federali, ad esempio l'UFE, ma con la LCSic ne verranno stabiliti altri. Una commissione per le valutazioni reciproche di conformità, formata da rappresentanti delle Parti contraenti, ha la competenza di adeguare, su richiesta di una delle Parti contraenti, gli elementi corrispondenti degli allegati. Non è pertanto necessario adeguare l'Accordo per nominare ulteriori autorità designatrici.

Nel settore dell'aviazione civile, in base all'Accordo sul trasporto aereo la Svizzera riprende le prescrizioni comunitarie in materia. Con una decisione del Parlamento UE e del Consiglio UE, nel luglio 2002 è stata creata l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (European Aviation Safety Agency, EASA), agenzia di cui la Svizzera non fa automaticamente parte perché non è membro dell'Unione europea. Le modalità di una partecipazione della Svizzera all'EASA sono state discusse intensamente. Il 25 maggio 2005<sup>16</sup> il nostro Collegio ha approvato e trasmesso al Parlamento il messaggio sull'adesione della Svizzera all'EASA, che prevede anche la relativa revisione della legge sul trasporto aereo. Il 16 dicembre 2005 l'Assemblea federale ha approvato sia la partecipazione all'EASA sia la necessaria revisione della legge sul trasporto aereo<sup>17</sup>. Le conseguenze di questa partecipazione dipenderanno dagli sviluppi dell'EASA e dai compiti che saprà svolgere. In ogni caso comunque, la LCSic permette di adeguare le procedure ad eventuali indicazioni dell'EASA.

Ai sensi dell'Accordo sul trasporto di merci e passeggeri su strada e per ferrovia (Accordo sui trasporti terrestri), la Svizzera si impegna, tra l'altro, ad applicare direttive equivalenti della Comunità in materia di ferrovie, veicoli a motore e trasporto di merci pericolose. L'applicazione di questo impegno è continua. La presente proposta non si oppone a tale obbligo.

In questa sede occorre menzionare anche la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 marzo 2001<sup>18</sup> relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale. Il documento completa la direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996<sup>19</sup> relativa all'interoperabilità del sistema

<sup>13</sup> Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità, RS **0.946.526.81**.

<sup>14</sup> Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo (con allegato e atto finale), RS **0.748.127.192.68**.

<sup>15</sup> Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia, RS **0.740.72**.

<sup>16</sup> FF **2005** 3479

<sup>17</sup> FF **2005** 6661 e 6675

<sup>18</sup> GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.

<sup>19</sup> GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6.

ferroviario transeuropeo ad alta velocità. L'interoperabilità permette di creare un traffico ferroviario internazionale e sicuro in tutta Europa. Entrambe le direttive attualmente non sono menzionate all'allegato I dell'Accordo sui trasporti terrestri, ma l'UE ha proposto alla Svizzera di inserirvele. Ai sensi dell'articolo 33 capoverso 2 dell'Accordo, le Parti contraenti si impegnano a «sviluppare l'interconnessione e l'interoperabilità fra le rispettive reti ferroviarie e di trasporto combinate. Garantiscono a tale scopo la necessaria collaborazione con le organizzazioni internazionali e le istituzioni interessate e incaricano il Comitato misto di seguire questi aspetti».

Le direttive relative all'interoperabilità prevedono «specifiche tecniche d'interoperabilità» (STI) emanate dalle autorità comunitarie. Le specifiche tecniche si situano in generale in una fase transitoria tra le «esigenze fondamentali di sicurezza» e le norme tecniche. Per i Paesi membri dell'UE, il rispetto delle STI è obbligatoria ai sensi delle due direttive, contrariamente alle norme tecniche, il cui rispetto non è vincolante. Il controllo del rispetto delle STI spetta ai «servizi designati». Il concetto alla base della LCSic non si oppone in alcun modo all'applicazione di tali direttive.

Tra l'altro, l'idea fondamentale della LCSic corrisponde anche alla direttiva del 29 aprile 2004<sup>20</sup> sulla sicurezza delle ferrovie e conferma i principi che devono essere applicati con la presente riorganizzazione (ad es. autonomia delle autorità nazionali di sicurezza).

## **1.10 Risultati della procedura di consultazione**

### **1.10.1 Avamprogetto posto in consultazione**

Con decisione del 22 agosto 2001, il Consiglio federale ha autorizzato il DATEC a mettere in consultazione l'avamprogetto di legge federale sul controllo della sicurezza tecnica (LCTS). L'avamprogetto partiva dagli stessi presupposti (cfr. anche n. 1.2), ma era ben più categorico ed intransigente nell'applicazione: prevedeva di trasferire a un'unica agenzia i compiti che riguardavano la sicurezza, affidati oggi agli uffici. L'agenzia sarebbe divenuta un vero e proprio centro di competenza per le questioni riguardanti la sicurezza tecnica e tra l'altro avrebbe avuto il compito di sviluppare ed attuare nel DATEC una metodologia unitaria per la sicurezza. Secondo l'avamprogetto, la legge avrebbe creato le basi giuridiche di questa agenzia, concepita come ente di diritto pubblico con personalità giuridica propria.

### **1.10.2 Risultati**

La procedura di consultazione ha mostrato che la maggior parte dei partecipanti approva in linea di massima gli obiettivi del progetto e riconosce la necessità di prendere misure nel settore. Tuttavia ha rifiutato l'attuazione nel modo proposto:

<sup>20</sup> Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza («Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie») (GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16).

- la critica maggiore è stata volta all’idea di raggruppare presso un’agenzia tutti i compiti della Confederazione nel settore della sorveglianza della sicurezza tecnica. Questo progetto è stato rifiutato perché, secondo gli interrogati, l’agenzia diventerebbe troppo grande, troppo specializzata e perciò troppo potente: è stata espressa la preoccupazione che l’agenzia potesse emanare troppe disposizioni inutili, causando costi supplementari ingiustificati e dunque anche svantaggi concorrenziali;
- è anche stato espresso il timore che tutto il progetto potrebbe causare un considerevole aumento di personale e dunque costi supplementari, poiché da una parte si prevedeva di ricorrere a organismi indipendenti parallelamente alla creazione dell’agenzia, mentre negli uffici il personale non sarebbe stato diminuito. Questi costi supplementari, secondo gli interrogati, non avrebbero apportato un aumento del livello di sicurezza. Dato che gli uffici avrebbero mantenuto la funzione di autorità di approvazione e di autorità incaricata di preparare ed emanare le norme di legge, i partecipanti alla consultazione hanno ritenuto che tutti gli uffici avrebbero avuto le relative conoscenze tecniche;
- gli organi consultati hanno espresso il timore che la creazione dell’agenzia comporterebbe un aumento degli elementi di contatto, procedure più lunghe e complicate e conflitti di competenza tra i diversi organi;
- la rigida classificazione su tre livelli di sicurezza ha suscitato il timore che per tutti gli impianti, i veicoli e gli apparecchi nella stessa categoria possano valere le stesse norme materiali di sicurezza;
- i Cantoni si sono espressi contro la liberalizzazione nel settore dei veicoli a motore e dei battelli a motore perché temono una diminuzione del livello di sicurezza.

### **1.10.3 Modifiche rispetto all’avamprogetto**

Poiché la maggioranza era d’accordo sullo scopo e sulla necessità di prendere misure, è stata presa la decisione di persistere nella riorganizzazione del controllo della sicurezza. Il rapporto NLR<sup>21</sup> sul settore della navigazione aerea, che nel frattempo è stato portato a termine, conferma questa opinione, le lacune indicate e l’adeguatezza degli scopi perseguiti con l’avamprogetto. Al contempo si è dovuto tener conto delle critiche ridefinendo le modalità della riorganizzazione. Perciò il progetto di creare un’agenzia è stato abbandonato, mentre il controllo della sicurezza resterà in gran parte compito degli uffici quando viene eseguito da servizi pubblici. Tuttavia, dal punto di vista organizzativo è garantito che le procedure terranno conto in maniera completa degli aspetti connessi alla sicurezza.

Con ulteriori adeguamenti si è tenuto conto di altre critiche. Ad es.: la rinuncia al progetto di integrare il settore dei veicoli motorizzati e delle imbarcazioni sportive per quanto concerne le competenze cantonali, l’esplicito disciplinamento della competenza sostitutiva dell’organo per la sicurezza in assenza di organismi indipendenti e la garanzia della flessibilità per quel che riguarda le norme internazionali differenti.

<sup>21</sup> Cfr. nota 4.



esempio gli impianti di trasporto in condotta con una pressione d'esercizio inferiore a 5 bar e gli impianti a fune che rientrano nella competenza dei Cantoni non sono soggetti alla LCSic. I settori esclusi sono spesso quelli che erano già soggetti alla vigilanza dei Cantoni e per i quali essi avevano preso numerose misure organizzative. Per questo motivo si è rinunciato a subordinarli alla legge.

Nemmeno il settore delle strade nazionali è soggetto alla LCSic, poiché la loro costruzione e la loro manutenzione spettano ancora ai Cantoni. La Nuova perequazione finanziaria (NPF) ridistribuirà i ruoli nei prossimi anni e occorrerà cercare di subordinare anche questo settore alla LCSic.

Il settore dell'aviazione costituisce parimenti un caso particolare. Pur essendo soggetto alla LCSic, lo è soltanto per la parte ristretta non soggetta alle regolamentazioni europee, segnatamente quelle dell'AESA.

Gli altri settori sono tuttavia soggetti alla LCSic, per cui un'uniformazione è ampiamente possibile. Qualora in futuro dovesse apparire opportuno estendere la legge ad altri settori o, al contrario, limitarne la portata, basterà modificare una legge speciale. Il campo d'applicazione è pertanto molto flessibile. Visto l'obiettivo della legge, ossia uniformare le norme della sicurezza tecnica, occorrerà tuttavia sforzarsi di estenderlo il più possibile.

Siccome le prescrizioni della LCSic sono applicabili soltanto per quanto previsto da un'altra legge federale, quest'ultima può prevedere deroghe. Anche a questo proposito occorre tuttavia essere restrittivi, segnatamente quando si tratta di modificare le procedure di controllo della sicurezza. Un numero troppo elevato di deroghe ostacolerebbe infatti la realizzazione degli obiettivi. Al contrario, le deroghe che vanno nel senso degli obiettivi, quali ad esempio l'attribuzione di compiti determinanti per la sicurezza nel settore del personale, non pongono alcun problema.

#### *Cpv. 2*

La presente legge non disciplina la procedura di esame e controllo della sicurezza tecnica applicabile ai singoli impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti (lett. a). Questo è disciplinato nelle leggi speciali. Per i dettagli relativi alle procedure di esame e controllo della sicurezza tecnica e all'importanza della flessibilità che richiede una delega estesa della competenza in materia al Consiglio federale, rinviamo al commento all'articolo 5 capoverso 1.

La legge non disciplina nemmeno le disposizioni materiali di sicurezza che gli impianti, i veicoli, gli apparecchi, i sistemi di sicurezza o le componenti devono adempiere (lett. d). Questo spetta alle leggi speciali, quindi ad esempio alla legge sulle ferrovie, alla legge sugli impianti di trasporto in condotta, ecc., o al Consiglio federale mediante l'adozione di disposizioni d'esecuzione delle leggi speciali. Per quanto concerne l'applicabilità delle prescrizioni materiali di sicurezza non vi saranno cambiamenti di rilievo. La legislazione in vigore conserva ampiamente la sua validità. La nuova legge si limita a uniformare l'organizzazione e la procedura di controllo della sicurezza e interessa pertanto soltanto aspetti formali. Soltanto l'introduzione di dichiarazioni e di certificati di sicurezza potrebbe eventualmente rendere necessarie prescrizioni materiali di sicurezza ancora più chiare, più comprensibili e verificabili più facilmente.

Spetta parimenti alla legislazione speciale disciplinare, a livello di legge o di ordinanza, le autorizzazioni necessarie per la costruzione, la produzione, la messa in esercizio e la gestione dell'esercizio di un impianto, di un veicolo, di un apparec-

chio, di un sistema di sicurezza e di una componente (per es. approvazione dei piani, autorizzazione d'esercizio, approvazione del tipo [lett. c]). La presente riorganizzazione non prevedeva l'esame dei diversi tipi di autorizzazione, per cui rispetto a oggi non vi sono praticamente modifiche. Vengono modificati soltanto l'esame e il controllo della sicurezza tecnica effettuati nell'ambito di queste procedure d'autorizzazione. Infine la legislazione speciale (legge o ordinanza) disciplina anche le competenze delle diverse autorità (lett. b).

### *Cpv. 3*

Alcune leggi speciali prevedono che la conformità di un prodotto alle prescrizioni applicabili dev'essere provata per mezzo di una dichiarazione di conformità o di un certificato di conformità ai sensi della LOTC. Contrariamente alla dichiarazione di sicurezza e al certificato di sicurezza previsti dalla presente legge, dette dichiarazioni e detti certificati confermano il rispetto di tutte le prescrizioni determinanti (per es. in materia di dichiarazione, di ambiente), e non soltanto quelle relative alla sicurezza. Al fine di garantire coerenza a questo proposito, il capoverso 3 precisa che le dichiarazioni e i certificati di conformità secondo la LOTC valgono sempre come dichiarazioni o certificati di sicurezza ai sensi della LCSic.

### *Art. 3*            Definizioni

#### *Lett. a*

La garanzia della sicurezza tecnica si fa sempre più complessa. Molto spesso la necessaria sicurezza di un impianto, di un veicolo o di un apparecchio non può più essere garantita con un solo elemento dell'impianto, del veicolo o dell'apparecchio, bensì sono necessari più elementi che per mezzo della loro azione combinata permettono di garantire la sicurezza desiderata. Un esempio: non è sufficiente dotare le locomotive e i vagoni ferroviari di freni. Occorrono parimenti una segnalazione e dispositivi che comprendano a loro volta un certo numero di elementi di sicurezza. I sistemi di sicurezza devono pertanto funzionare nel loro insieme e non possono essere esaminati semplicemente con l'impianto, il veicolo o l'apparecchio. Siffatti sistemi di sicurezza devono essere esaminati separatamente dal profilo della sicurezza. Per tale motivo essi vengono menzionati esplicitamente nella legge. La legge speciale o il Consiglio federale dovrà parimenti determinare a quale procedura di esame e di controllo della sicurezza tecnica sono soggetti i sistemi di sicurezza.

#### *Lett. b*

Ogni impianto, veicolo e apparecchio come anche ogni sistema di sicurezza si compone di diverse parti. Vi sono parti che possono essere usate per gli scopi più disparati, tra l'altro per gli impianti, i veicoli o gli apparecchi di cui si parla in questa sede (per es. viti). Parallelamente, vi sono componenti costruite appositamente per un determinato impianto, veicolo, apparecchio o sistema di sicurezza. Per designare queste ultime la legge usa il termine di *componenti*. Servono per lo più come pezzi di ricambio e sono immesse sul mercato in modo autonomo. Si pensi ad esempio alle ruote dei vagoni ferroviari, alle turbine degli aerei, ecc. Questi elementi sono tanto importanti per la sicurezza quanto il pezzo identico montato originariamente nell'impianto, nel veicolo, nell'apparecchio o nel sistema di sicurezza e pertanto occorre controllarne adeguatamente la sicurezza prima della loro immissione sul mercato. Non sono considerati componenti gli elementi che sono già incorporati in un impianto, un veicolo, un apparecchio o un sistema di sicurezza. Essi infatti non

vengono controllati sotto il profilo della sicurezza e approvati separatamente, bensì insieme all'impianto, al veicolo, all'apparecchio o al sistema di sicurezza.

*Let. c*

La *dichiarazione di sicurezza* è il documento con il quale il responsabile di un impianto, di un veicolo, di un apparecchio, di un sistema di sicurezza o di una componente conferma espressamente che il suo impianto, veicolo, apparecchio, sistema di sicurezza o la sua componente adempie sotto ogni aspetto le prescrizioni tecniche di sicurezza fissate nella legislazione speciale. Se, ad esempio, la legislazione speciale prescrive che un impianto, un veicolo, un apparecchio o un sistema di sicurezza deve corrispondere allo stato della tecnica o addirittura allo stato dell'esperienza, della scienza e della tecnica – oltre ad adempiere i requisiti tecnici concreti –, la dichiarazione di sicurezza deve confermare che questi requisiti supplementari sono adempiuti.

La forma e il contenuto della dichiarazione di sicurezza per un determinato impianto, veicolo, apparecchio, sistema di sicurezza o componente nonché la persona incaricata di presentare la dichiarazione sono precisati nella legislazione d'esecuzione. Il concetto di dichiarazione di sicurezza si ispira a quella di dichiarazione della conformità contenuto nella LOTC. Quest'ultima lo definisce in modo analogo dal profilo materiale, ma lo riferisce unicamente a prodotti e solo alla fase dell'immissione sul mercato di un prodotto e comprende tutte le prescrizioni applicabili (cfr. il commento agli art. 2 e 3). Nella LCSic alla dichiarazione di sicurezza viene conferita un'ulteriore accezione, più ampia. È infatti impiegata da un lato per gli impianti, dall'altro anche per la fase d'esercizio. Nella fase d'esercizio la dichiarazione di sicurezza attesta che l'impianto, il veicolo, l'apparecchio, il sistema di sicurezza o la componente adempie le prescrizioni tecniche di sicurezza applicabili a tale fase. Queste non devono essere necessariamente identiche a quelle che valgono per la costruzione o la fabbricazione.

*Let. d*

Il *certificato di sicurezza* è il documento con il quale un organismo indipendente attesta che un impianto, un veicolo, un apparecchio, un sistema di sicurezza o una componente adempie le prescrizioni tecniche di sicurezza. Per quanto riguarda le esigenze applicate al certificato di sicurezza, si rinvia al commento alla lettera c, che trova applicazione anche in questo caso. Le spiegazioni relative al concetto di dichiarazione di conformità nella LOTC valgono per analogia anche per il certificato di sicurezza. La forma e il contenuto del certificato di sicurezza per un determinato impianto, veicolo, apparecchio, sistema di sicurezza o componente sono precisati nella legislazione d'esecuzione. Per la definizione di organismo indipendente rinviamo al commento all'articolo 15.

*Let. e*

Il *rapporto di sicurezza* è il documento con cui il responsabile di un impianto prova che il suo impianto adempie i requisiti tecnici di sicurezza e che il rischio è sostenibile per la popolazione e l'ambiente. Il rapporto di sicurezza comprende tutti gli aspetti rilevanti dal punto di vista della sicurezza. Nel rapporto occorre illustrare anche i pericoli insiti nell'impianto e descrivere in che modo vi si può ovviare. Occorre inoltre precisare che tutte le prescrizioni di sicurezza sono rispettate. Deve inoltre chiarire quali rischi per l'uomo e l'ambiente non possono essere eliminati del tutto e deve valutare se il rischio residuo sembra accettabile, tenuto conto dei pro-

babili vantaggi. Il rapporto di sicurezza deve fornire indicazioni sugli influssi sull'uomo e sull'ambiente che possono derivare da un incidente all'impianto. Si tratta, oltre agli effetti di cui all'articolo 7 capoverso 1 LPAmb<sup>22</sup> (inquinamenti atmosferici, rumore, vibrazioni, radiazioni non ionizzanti, inquinamenti delle acque o altri interventi sui corsi d'acqua, deterioramento del suolo, modificazioni del materiale genetico di organismi o modificazioni della composizione naturale di biocenosi), anche di effetti fisici (urti, riempimenti, inondazioni, ecc.) e radiazioni ionizzanti. Vanno illustrati gli effetti in tutte le fasi, ossia durante la costruzione, l'esercizio ma anche dopo la messa fuori servizio. È importante avere un sommario completo dei rischi fin dall'inizio, ossia prima del rilascio di un'approvazione dei piani. Prima del rilascio dell'autorizzazione d'esercizio ci si limiterà ad aggiornare il rapporto, se necessario. Questo dovrà avvenire periodicamente anche durante l'esercizio. Si tratta di verificare se i rischi hanno subito un'evoluzione rispetto alla situazione iniziale e se sono necessarie misure. Questo modo di procedere permette non soltanto di continuare a garantire la sicurezza dell'impianto bensì anche di controllare che i rischi non siano evoluti negativamente. In tal modo la sicurezza viene aumentata. Il rapporto di sicurezza è utilizzato nelle procedure di esame e di controllo della sicurezza mediante certificato di sicurezza e nelle procedure mediante controllo ufficiale. La forma e il contenuto del rapporto di sicurezza per un determinato impianto sono precisati nella legislazione d'esecuzione.

Giusta il diritto vigente la rappresentazione della situazione di incidente e, di conseguenza, del livello di sicurezza, si basa soprattutto sull'articolo 10 LPAmb e sull'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti<sup>23</sup> da essa risultante. Si riferisce solo ai danni all'uomo e all'ambiente che sono causati da effetti ambientali (inquinamento atmosferico, inquinamento delle acque, rumore, vibrazioni) e che hanno effetti indiretti sull'uomo. I danni sono dovuti a una sostanza che agisce indirettamente sull'uomo e sull'ambiente propagandosi o esplodendo, bruciando o inquinando l'aria, il suolo, ecc. Un danno all'uomo e ai beni causato esclusivamente da effetti diretti (urto, scontro, inondazione provocata da un incidente rilevante, riempimento, ecc.) non è oggetto dell'art. 10 LPAmb. Nell'ordinanza sulla protezione contro i rischi rilevanti il campo d'applicazione è limitato ulteriormente. L'ordinanza si applica infatti solo alle aziende che operano con sostanze chimiche, prodotti o rifiuti speciali o microrganismi e alle vie di traffico sulle quali sono trasportate merci pericolose. Il rapporto di sicurezza descrive pertanto in modo molto più completo rispetto a oggi la situazione in caso di incidente rilevante, ma non contiene in linea di massima informazioni relative agli effetti dell'impianto durante il normale esercizio.

Con l'introduzione del rapporto di sicurezza si creano determinati punti d'intersezione con il rapporto sull'impatto ambientale. I contenuti del rapporto di sicurezza e quelli del rapporto sull'impatto ambientale sono in parte identici, anche se si differenziano in alcune parti. Il rapporto di sicurezza si pronuncia sulle eventuali conseguenze di un incidente, mentre il rapporto sull'impatto ambientale tiene conto anche dell'esercizio normale. Mentre il rapporto di sicurezza conferma che le prescrizioni tecniche di sicurezza sono state rispettate, il rapporto sull'impatto ambientale serve a garantire la corretta applicazione della legislazione sulla protezione dell'ambiente. Il rapporto sull'impatto ambientale è unico (è necessario per valutare la domanda di

<sup>22</sup> RS 814.01 (LPAmb)

<sup>23</sup> RS 814.012

approvazione dei piani), mentre il rapporto di sicurezza dev'essere attualizzato periodicamente.

Spetterà all'ordinanza specificare con precisione i contenuti ed evitare doppioni. Occorrerà ad esempio precisare che il rapporto sull'impatto ambientale può rimandare al rapporto di sicurezza qualora alcune questioni vi siano già state trattate.

Il rapporto di sicurezza dev'essere controllato da un organismo indipendente o dall'organo per la sicurezza, il rapporto sull'impatto ambientale dal servizio specializzato in materia di ambiente. Spetta tuttavia in ogni caso all'autorità di approvazione o all'autorità di autorizzazione e non all'organo per la sicurezza né all'autorità dell'ambiente valutare definitivamente se i rischi rimanenti per l'ambiente e la sicurezza sono tollerabili.

*Let. f*

Il concetto di *immissione sul mercato* è di per sé già definito nella LOTC. La definizione è stata in questa sede unicamente riformulata e adattata alla terminologia della LCSic (veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti). In determinati settori la messa in servizio ad uso proprio è equiparata all'immissione sul mercato. Ciò verrà tuttavia definito nella legislazione speciale.

#### *Art. 4*                      Responsabilità

Chi costruisce o fabbrica, gestisce o immette sul mercato un impianto, un veicolo, un apparecchio, un sistema di sicurezza o una componente è responsabile del rispetto di tutte le prescrizioni tecniche di sicurezza. Inoltrando la domanda, il responsabile conferma che a parer suo questo è il caso. Non può sottrarsi a questa responsabilità delegando a terzi l'elaborazione di determinate basi o determinati calcoli. Al limite può rivalersi su questi terzi se sono stati commessi errori. Nei rapporti con l'estero siffatta delega è irrilevante. Lo stesso vale anche per gli esami e i controlli effettuati nell'ambito delle diverse procedure di controllo della sicurezza da organismi indipendenti o dallo Stato, che non possono a loro volta sgravare il responsabile della produzione, dell'immissione sul mercato o della gestione. La disposizione dell'articolo 4 permette di definire chiaramente questo principio importante e pertanto di delimitare in modo chiaro la responsabilità.

#### *Art. 5*                      Valutazione della sicurezza

*Cpv. 1*

Per uniformare il controllo della sicurezza tecnica di impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti la legge istituisce tre diverse procedure. Ognuna di queste procedure distingue tra la fase di approvazione dei piani, la fase di immissione sul mercato o di messa in esercizio e la fase d'esercizio. Per due delle procedure vi è inoltre un'ulteriore distinzione tra impianti da un lato e veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti dall'altro. La terza procedura concerne soltanto gli impianti. Nella procedura di esame e controllo mediante dichiarazione di sicurezza l'attività di controllo e verifica spetta al committente, al costruttore o al gestore, i quali sono tenuti a consegnare una dichiarazione di sicurezza. Non è prevista la verifica sistematica da parte di terzi. Nella procedura mediante certificato di sicurezza i controlli vengono effettuati, in linea di massima, da un organismo indipendente. Nella procedura di esame mediante controllo ufficiale i controlli e le verifiche spettano

tano, come finora, all'autorità (ora all'organo per la sicurezza in quanto autorità autonoma o in quanto servizio di un'altra autorità distinto sotto il profilo organizzativo). Per i dettagli si rinvia alle singole disposizioni riportate qui di seguito e al loro commento.

La procedura applicabile a un impianto, veicolo, apparecchio, sistema di sicurezza o componente verrà definita nelle grandi linee a livello di legge, in particolare nella relativa legge speciale. Nella scelta della procedura si terrà conto segnatamente della probabilità e delle possibili conseguenze di un incidente. Se la legge speciale non precisa la procedura d'esame e di controllo della sicurezza tecnica da applicare spetta al Consiglio federale determinarla (art. 2 lett. a). Nella prassi questo avverrà piuttosto frequentemente. In effetti in molti settori non è opportuno subordinare tutti gli impianti, i veicoli, gli apparecchi, i sistemi di sicurezza e le componenti alla stessa procedura, poiché i citati criteri di valutazione possono variare considerevolmente. In questo caso la legge speciale prevede l'attribuzione a due procedure e lascia al Consiglio federale il compito di definire i dettagli, basandosi sui criteri citati. L'applicazione dei criteri d'attribuzione può comportare anche il fatto che a un impianto, un veicolo, un apparecchio, un sistema di sicurezza o una componente siano assegnati due diversi livelli di sicurezza a seconda che si tratti della fase di costruzione o della fase d'esercizio. Questo può essere giustificato ad esempio dal fatto che alla produzione partecipino specialisti o ditte che impiegano specialisti, mentre alla fase d'esercizio partecipi personale non specializzato, il che fa aumentare considerevolmente il rischio in questa fase. Infine è immaginabile anche applicare procedure diverse alle singole parti di un impianto, veicolo, apparecchio, sistema di sicurezza o componente, per esempio la procedura d'esame e di controllo mediante dichiarazione di sicurezza di principio e quella mediante certificato di sicurezza per un elemento preciso. La creazione di procedure chiaramente definite obbliga, come mostrano queste spiegazioni, a riflettere sul tipo di controllo veramente necessario e a fare confronti con altri settori. Lasciando al Consiglio federale un ampio margine di manovra nel subordinare gli impianti, i veicoli, gli apparecchi, i sistemi di sicurezza e le componenti alle diverse procedure, sarà possibile attuare nella prassi una filosofia della sicurezza uniforme e rispondente ai diversi bisogni.

È possibile che la legge speciale preveda lievi deroghe nella strutturazione delle singole procedure. Tali deroghe devono comunque restare un'eccezione, altrimenti lo scopo dell'unificazione non verrebbe più raggiunto. D'altro canto, un atteggiamento troppo rigido non sarebbe opportuno se, senza mettere in pericolo la sicurezza, comportasse costi di esame e di controllo sproporzionati. In simili casi occorre tuttavia prevedere la subordinazione a una determinata procedura, indicando al contempo la deroga prevista.

La presente legge attribuisce determinati obblighi a chi gestisce un impianto, un veicolo, un apparecchio o un sistema di sicurezza. Spetta ora al Consiglio federale stabilire nella legislazione speciale chi sottostà concretamente a tali obblighi. Ad esempio, il Consiglio federale può prevedere che sia il proprietario, il titolare, il locatore, ecc. Non occorre necessariamente un disciplinamento uniforme per tutti i settori. Si può in ogni caso prendere in considerazione le peculiarità dei singoli tipi di impianti, veicoli, apparecchi o sistemi di sicurezza. È però determinante che le responsabilità siano attribuite in modo inequivocabile.

## *Cpv. 2*

La sicurezza tecnica deve garantire per quanto possibile la costruzione e l'esercizio senza guasti e disturbi di impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti nonché la protezione di persone, beni e ambiente dai danni causati da un incidente. Lo scopo è di garantire nel miglior modo possibile la sicurezza mediante procedure chiaramente definite e una vigilanza appropriata, in modo tale che non si registrino interruzioni d'esercizio e incidenti a causa di difetti tecnici a impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti. Con le procedure ai sensi della LCSic devono poter essere evitati gli eventi straordinari, ossia gli incidenti riconducibili a pericoli creati dall'uomo stesso. Sotto il profilo della sicurezza tecnica vanno prese in considerazione le catastrofi naturali che potrebbero avere ripercussioni negative sugli impianti e, quindi, indirettamente, mettere in pericolo persone e ambiente. Tuttavia, la protezione della popolazione dalle conseguenze dirette delle catastrofi naturali (inondazioni, tornado, valanghe, ecc.) non può essere garantita con queste procedure.

Non può inoltre essere garantita con le procedure della LCSic la protezione dell'uomo e dell'ambiente da eventi riconducibili al normale esercizio di un impianto, un veicolo, un apparecchio o un sistema di sicurezza (rumore, inquinamento atmosferico, inquinamento delle acque, inquinamento del suolo, radiazioni non ionizzanti, ecc.). Alla stessa stregua, le procedure non controllano né garantiscono la protezione dei lavoratori dai pericoli sul posto di lavoro (protezione sul lavoro) e la protezione di impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza o componenti da azioni criminali. Questi aspetti continuano ovviamente a essere sottoposti a una verifica accurata nel quadro delle procedure d'approvazione dei piani, d'autorizzazione d'esercizio o di altre procedure. Potranno anche, se del caso, essere trasferiti all'organo per la sicurezza da parte della legge speciale, ma non sono oggetto di controllo della sicurezza tecnica.

Le misure volte a garantire la sicurezza tecnica e quelle volte a prevenire gli atti di sabotaggio non sono sempre facilmente distinguibili. Le necessarie distinzioni dettagliate dovranno essere fissate a livello d'ordinanza. L'importante è tuttavia che l'organo incaricato della prevenzione dagli atti di sabotaggio operi in stretta collaborazione con l'organo responsabile della sicurezza tecnica. La distinzione formale sarà inversamente proporzionale alla qualità della loro collaborazione.

## *Art. 6*                      Organo per la sicurezza

### *Cpv. 1*

L'istituzione di un organo per la sicurezza è determinante se si vuole tener meglio conto degli aspetti legati alla sicurezza nelle procedure. L'organo per la sicurezza è il servizio specializzato che controlla se i terzi tenuti a presentare dichiarazioni o certificati di sicurezza hanno svolto correttamente il loro lavoro, ossia se le prescrizioni di sicurezza sono state effettivamente applicate. Nella procedura d'esame mediante controllo ufficiale spetta allo stesso organo per la sicurezza esaminare il rapporto di sicurezza e il rispetto delle prescrizioni tecniche di sicurezza. Inoltre l'autorità competente dovrà coinvolgere l'organo per la sicurezza nell'elaborazione delle prescrizioni di sicurezza. In tutte le procedure di controllo della sicurezza l'organo per la sicurezza dovrà effettuare controlli periodici o per campionatura. Nell'esplicare questi compiti dovrà limitarsi strettamente alla valutazione degli

aspetti legati alla sicurezza e rappresentare i relativi interessi nell'ambito della procedura.

#### *Cpv. 2*

Non spetta all'organo per la sicurezza prendere in considerazione altri interessi (finanziari, legati alla pianificazione del territorio, ecc.) e tenerne conto nei suoi controlli o nelle sue proposte. La valutazione degli altri interessi spetta all'autorità che emana le pertinenti norme, all'autorità di approvazione, all'autorità di autorizzazione o all'autorità di vigilanza. Affinché i compiti siano ripartiti in modo corretto, conseguente e trasparente, l'organo per la sicurezza dev'essere separato sotto il profilo organizzativo dalle autorità di approvazione, di autorizzazione o di vigilanza. Questa separazione può essere effettuata in diverse maniere e dev'essere definita dall'Ufficio. L'organo per la sicurezza può essere autonomo dal profilo organizzativo e da quello giuridico (come per es. l'Ispettorato federale degli impianti a corrente forte o il nuovo istituto che sarà competente per la vigilanza nel settore dell'energia nucleare). Può però anche far parte dell'Ufficio. Anche in questo caso sono possibili diverse varianti. L'organo per la sicurezza può essere un'unità organizzativa importante in seno all'Ufficio. Oppure si può prevedere che solo singole persone in seno all'Ufficio vengano designate per assumere le funzioni dell'organo per la sicurezza in una piccola unità. Alla fine dei conti è determinante che le persone o gli organismi designati come organo per la sicurezza assumano i compiti legati al controllo della sicurezza e che al personale degli organi incaricati della sicurezza non siano affidati nel contempo compiti di competenza dell'autorità di autorizzazione, dell'autorità di approvazione o dell'autorità di vigilanza. L'organo per la sicurezza deve concentrarsi unicamente sugli aspetti connessi alla sicurezza e difendere il parere degli esperti dinanzi all'autorità di approvazione, all'autorità di autorizzazione o all'autorità di vigilanza o, nella procedura preliminare, dinanzi all'autorità che emana le pertinenti norme. Questo aspetto è primordiale.

#### *Art. 7*            Divergenze con l'organo per la sicurezza

##### *Cpv. 1*

La riorganizzazione del controllo della sicurezza, segnatamente l'istituzione di un organo per la sicurezza, si prefigge di rafforzare l'aspetto della sicurezza. Potrà succedere che i collaboratori o le sezioni incaricate di rilasciare un'approvazione o un'autorizzazione o di prendere misure di vigilanza non siano disposti a dar seguito a una domanda dell'organo della sicurezza poiché essi devono tener conto anche di altri aspetti oltre a quelli legati alla sicurezza. Siffatta situazione può verificarsi quando l'organo per la sicurezza effettua direttamente l'esame e la sua attività di vigilanza lo porta a inoltrare proposte all'autorità di autorizzazione.

##### *Cpv. 2*

In caso di divergenze è prevista una procedura di appianamento delle divergenze, le cui modalità saranno fissate dal Dipartimento. L'intenzione, per questi casi, è quella di prevedere che la direzione di un ufficio, per esempio, potrà prendere una decisione se questa è di sua competenza. Questo permetterà di garantire un'attribuzione adeguata delle responsabilità. La procedura di appianamento delle divergenze è possibile soltanto se l'autorità di approvazione, l'autorità di autorizzazione o l'autorità di vigilanza è un'autorità federale. In tutti gli altri casi l'articolo 7 non è applicabile.

*Cpv. 1*

L'uniformazione delle procedure e la corrispondente chiara delimitazione delle competenze sono applicabili in Svizzera. Tuttavia, in alcuni settori interessati la dipendenza internazionale va molto lontano. La riorganizzazione ha definito procedure di controllo della sicurezza usuali sul piano internazionale. Ciononostante, se la conformità al diritto internazionale lo esige, può essere necessario in alcuni casi derogare a determinate procedure previste dalla LCSic e dichiarate applicabili dalla legge speciale. Siffatto adeguamento agli obblighi internazionali deve essere possibile e realizzabile rapidamente, segnatamente al fine di evitare di creare ostacoli al commercio. Per questo motivo al Consiglio federale vengono attribuite le relative competenze: potrà prevedere deroghe alle disposizioni della LCSic (lett. a) o assegnare determinati impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza o componenti ad altre procedure di controllo della sicurezza tecnica rispetto a quelle previste dalla legislazione speciale (lett. b). Sarà quindi possibile limitare o ampliare le definizioni della LCSic al fine di conformarsi al diritto internazionale (per es. la definizione di dichiarazione di sicurezza nel settore dei veicoli a motore). Il Consiglio federale potrà inoltre dichiarare determinate procedure applicabili a esigenze non legate alla sicurezza se la conformità al diritto internazionale lo esige o lo raccomanda (lett. c). Infine il Consiglio federale può prevedere esigenze supplementari o derogatorie cui sottoporre gli organismi indipendenti, al fine di garantire la conformità con il diritto internazionale. Questo margine di manovra è importante al fine di armonizzare per quanto possibile le procedure. Altrimenti si rischierebbe di creare distorsioni della concorrenza e ostacoli al commercio. E questo va evitato a qualsiasi prezzo, a meno che l'uniformazione non comprometta eccessivamente la sicurezza.

*Cpv. 2*

Gli articoli che seguono, che descrivono le procedure di controllo della sicurezza, prevedono che le dichiarazioni e i certificati di sicurezza vengano presentati sia alle autorità di approvazione, di autorizzazione e di vigilanza, sia all'organo per la sicurezza, poiché tutti i servizi interessati devono in linea di massima prenderne conoscenza. Nella prassi si possono prevedere casi in cui è possibile rinunciare a questa presentazione multipla. La presente disposizione permetterà di prevedere semplificazioni se lo svolgimento della procedura non ne sarà pregiudicato.

*Cpv. 3*

La flessibilità è però necessaria anche per altri motivi. La LCSic prevede una procedura di controllo della sicurezza che implica l'intervento di organismi indipendenti e accreditati. Le leggi speciali dichiarano questa procedura di esame e controllo mediante certificato di sicurezza applicabile in diversi settori. Il Consiglio federale dovrà precisare questo punto a livello di ordinanza, specificando gli impianti, i veicoli, gli apparecchi, i sistemi di sicurezza e le componenti o gli elementi e le funzioni che necessitano di un certificato di sicurezza. Non è sicuro che ci saranno sempre organismi indipendenti sufficienti per procedere ai controlli necessari entro i termini fissati. Se non dovesse essere il caso, questo non è un motivo sufficiente per smettere di controllare gli impianti, i veicoli, gli apparecchi, i sistemi di sicurezza e le componenti. Se non è disponibile alcun organismo estero competente, l'organo per la sicurezza dovrà colmare la lacuna. Spetta in questo caso al DATEC decidere se i compiti dell'organismo indipendente devono essere assegnati all'organo per la

sicurezza. Il DATEC dovrà pertanto precisare in un'ordinanza i casi in cui il Consiglio federale esigerà un certificato di sicurezza di un organismo indipendente e in mancanza di organismi indipendenti delegherà questo compito all'organo per la sicurezza. Occorrerà inoltre prevedere che l'organo per la sicurezza sarà competente in caso di incertezze. Si dovrà in ogni caso evitare di ritardare un controllo a causa di competenze non ben definite o della mancanza di regole precise.

Il DATEC deve limitare allo stretto necessario questa delega all'organo per la sicurezza e, se possibile, restringerle la durata. Potrà pertanto verificarsi che, per esempio, l'organo per la sicurezza sia dichiarato responsabile dell'esame anche soltanto di singole parti di un impianto, un veicolo, un apparecchio, un sistema di sicurezza o una componente.

La mancanza di organismi indipendenti può avere cause diverse. Può darsi che in un determinato settore non vi sia nessuna impresa accreditata. Oppure che per il controllo di determinati impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza o componenti non vi siano prescrizioni sufficienti che autorizzino l'esame da parte di un organismo indipendente. Le ragioni dell'assenza di organismi indipendenti si ripercuotono sull'esame che deve effettuare l'organo per la sicurezza al loro posto. Se le prescrizioni sussistono e non vi sono (sufficienti) organismi indipendenti, l'organismo per la sicurezza effettua gli stessi controlli di quelli che spetterebbero agli organismi indipendenti. Se invece le prescrizioni materiali mancano, l'organo per la sicurezza effettua i controlli in funzione dei rischi fondandosi sulle sue conoscenze. Questo significa che esso non esamina tutto nel dettaglio, bensì soltanto i punti ritenuti necessari in funzione dei rischi concreti (probabilità di un incidente e possibili ripercussioni). In questo ambito occorre ricordare che la responsabilità generale – menzionata nel commento all'articolo 4 – spetta in ogni caso al fabbricante, al responsabile della messa sul mercato o al gestore.

## **2.1.2                   Capitolo 2: Procedura di esame e controllo della sicurezza tecnica**

### **2.1.2.1               Sezione 1: Esame e controllo mediante dichiarazione di sicurezza**

La procedura mediante dichiarazione di sicurezza si applica agli impianti, ai veicoli, agli apparecchi, ai sistemi di sicurezza e alle componenti che, tenuto conto dei rischi potenziali e della probabilità di un incidente, giustificano che si rinunci a un controllo preventivo della sicurezza da parte di un organismo indipendente o di un organo per la sicurezza. In questa procedura il committente, il produttore o il gestore deve confermare direttamente all'organo per la sicurezza e all'autorità di approvazione, all'autorità di autorizzazione o all'autorità di vigilanza che il suo impianto, il suo veicolo, il suo apparecchio, il suo sistema di sicurezza o la sua componente sono sicuri e conformi alle prescrizioni tecniche. Questa dichiarazione non viene controllata sistematicamente. Il competente organo per la sicurezza controlla i corrispondenti impianti e prodotti soltanto per campionatura.

## *Art. 9*            Impianti

### *Cpv. 1*

Chi richiede l'approvazione dei piani di un impianto deve, per quanto concerne la sicurezza, presentare all'autorità di approvazione soltanto una dichiarazione di sicurezza che confermi che l'impianto corrisponde alle prescrizioni tecniche di sicurezza. Se siffatta dichiarazione è disponibile e le altre condizioni per il rilascio dell'autorizzazione sono adempiute, l'autorità di approvazione autorizza la costruzione dell'impianto.

Contemporaneamente alla presentazione della dichiarazione di sicurezza all'autorità di approvazione dovrà essere presentata direttamente all'organo per la sicurezza una dichiarazione dello stesso tenore. Quest'ultima gli servirà da base per i controlli per campionatura. La procedura risulterà semplificata se il richiedente presenta direttamente la dichiarazione alle due autorità. Altrimenti l'autorità di approvazione dovrebbe farne una copia e trasmetterla all'organo per la sicurezza (è fatto salvo l'art. 8 cpv. 2). Il contenuto della dichiarazione sarà precisato a livello di ordinanza.

### *Cpv. 2*

Quando l'impianto è terminato, il responsabile deve presentare, prima della messa in esercizio, una dichiarazione di sicurezza all'autorità di autorizzazione e all'organo per la sicurezza. La dichiarazione deve indicare che l'impianto è stato costruito nel rispetto delle prescrizioni tecniche di sicurezza e che le condizioni richieste per la sua messa in esercizio sono adempiute. Se questa dichiarazione è presentata, l'autorità autorizza l'esercizio dell'impianto, sempre che la legge speciale lo preveda. Se per la messa in esercizio dell'impianto non è prevista nessuna autorizzazione speciale, la dichiarazione di sicurezza va presentata all'autorità di vigilanza e all'organo per la sicurezza.

### *Cpv. 3*

La legislazione speciale precisa la periodicità dei controlli della sicurezza tecnica di un impianto durante il suo esercizio. Se è previsto, per questi impianti il controllo periodico dev'essere effettuato dal gestore. Egli deve presentare all'organo per la sicurezza e all'autorità di approvazione una dichiarazione di sicurezza dalla quale deve risultare che l'impianto adempie le prescrizioni di sicurezza tecnica applicabili alla fase dell'esercizio.

## *Art. 10*            Veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti

### *Cpv. 1*

La legge speciale stabilisce se un veicolo, un apparecchio, un sistema di sicurezza o una componente necessita o meno di un'approvazione del tipo. Essa può anche non pronunciarsi e lasciare la relativa decisione al costruttore. Per ottenere un'approvazione del tipo per un veicolo, un apparecchio, un sistema di sicurezza o una componente il richiedente deve presentare una dichiarazione di sicurezza all'autorità di approvazione e all'organo per la sicurezza. La legislazione speciale può porre condizioni alle esigenze tecniche che deve adempiere il richiedente che presenta siffatta dichiarazione di sicurezza. Se egli non le adempie, la sua dichiarazione non è sufficiente e l'approvazione per tipo gli sarà rifiutata. La legislazione speciale può vincolare la dichiarazione di sicurezza anche a esigenze di contenuto, quale ad esempio

l'obbligo di presentare determinati risultati di misura. La legge speciale disciplina infine chi è competente per il rilascio dell'approvazione per tipo. In generale si tratta dell'Ufficio.

### *Cpv. 2*

Per quanto concerne l'immissione sul mercato di veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti occorre distinguere due casi: se è già stata rilasciata l'approvazione del tipo, basta una dichiarazione attestante la conformità con l'approvazione del tipo; se l'approvazione del tipo non è stata rilasciata, occorre produrre una dichiarazione di sicurezza che attesti il rispetto delle prescrizioni tecniche di sicurezza.

Le differenze nella regolamentazione sono dettate dal fatto che l'approvazione del tipo prova che il veicolo, l'apparecchio, il sistema di sicurezza o la componente adempie di massima le prescrizioni tecniche di sicurezza. Pertanto prima dell'immissione sul mercato resta solamente da confermare che gli altri veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti sono stati prodotti conformemente all'approvazione del tipo. Se invece un veicolo, un apparecchio, un sistema di sicurezza o una componente vengono prodotti senza che sia stata rilasciata l'approvazione del tipo, prima dell'immissione sul mercato occorre una dichiarazione che confermi il rispetto delle prescrizioni tecniche di sicurezza.

Il capoverso 2 prevede che la dichiarazione di conformità con l'approvazione del tipo e la dichiarazione di sicurezza devono soltanto essere tenute pronte. Di conseguenza devono essere presentate all'organo per la sicurezza e all'autorità di vigilanza soltanto su loro richiesta. In altre parole, il veicolo, l'apparecchio, il sistema di sicurezza o la componente è di norma immesso sul mercato senza che l'autorità di vigilanza e l'organo per la sicurezza abbiano visto detta dichiarazione. Di regola l'organo per la sicurezza la chiede soltanto quando effettua un esame per campionatura. Il responsabile dell'immissione sul mercato (generalmente il costruttore o l'importatore) deve però tener pronte le dichiarazioni già prima della messa in esercizio e deve poterle presentare all'organo per la sicurezza e all'autorità di vigilanza in ogni momento su loro richiesta. Sarà possibile che la legislazione speciale preveda una deroga alle procedure previste dalla LCSic esigendo la presentazione obbligatoria della dichiarazione di conformità con l'approvazione del tipo o la dichiarazione di sicurezza all'organo per la sicurezza e all'autorità di vigilanza prima dell'immissione sul mercato. Questo è perfettamente ammissibile per ragioni di sicurezza.

Durante l'esercizio non è prevista alcuna procedura di controllo sistematica per i veicoli, gli apparecchi, i sistemi di sicurezza e le componenti, a differenza degli impianti sottoposti alla stessa procedura e dei veicoli, degli apparecchi, dei sistemi di sicurezza e delle componenti sottoposti alla procedura di esame e di controllo mediante certificato di sicurezza, poiché questo appare giustificato in base ai criteri di valutazione del rischio. Inoltre si tratta spesso di prodotti commercializzati in grandi quantità i cui utilizzatori non sono degli specialisti. Di conseguenza l'esigenza di una dichiarazione di sicurezza per l'esercizio non comporterebbe praticamente alcun guadagno dal profilo della sicurezza. Inoltre, date le grandi quantità di prodotti interessati, sarebbe praticamente impossibile da applicare. Se controlli regolari appaiono indicati per ragioni di sicurezza, è pertanto meglio che la legge speciale preveda, se del caso, la procedura mediante certificato di sicurezza per l'esercizio di veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti.

## *Art. 11*            Approvazione o autorizzazione e controllo

### *Cpv. 1*

L'autorità competente rilascia approvazioni o autorizzazioni per impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti senza esaminare se le prescrizioni tecniche di sicurezza sono state rispettate. In questo ambito essa deve verificare unicamente che vi sia una dichiarazione valida giuridicamente. Non deve pertanto occuparsi della questione della sicurezza tecnica nel corso della procedura di approvazione o di autorizzazione e può concentrarsi sulle altre condizioni che devono essere adempiute per il rilascio dell'approvazione o dell'autorizzazione.

### *Cpv. 2*

In questa procedura si rinuncia ampiamente a un controllo preventivo della sicurezza da parte di terzi o dell'organo per la sicurezza. Un certo controllo è pertanto indispensabile al fine di verificare che il committente, il costruttore o il gestore adempia il suo compito in maniera corretta e conforme alla legge. Nell'ambito della vigilanza a posteriori l'organo per la sicurezza deve controllare, tramite campionatura, che gli impianti messi in esercizio sulla base di dichiarazioni di sicurezza e i veicoli, gli apparecchi, i sistemi di sicurezza e le componenti immessi sul mercato sulla base di dichiarazioni di sicurezza adempiano effettivamente le prescrizioni tecniche di sicurezza (lett. a). Allo stesso modo verifica se la corrispondenza con l'approvazione del tipo sussiste nei casi in cui occorreva tener pronta o presentare una siffatta dichiarazione (lett. b). La frequenza di tali controlli e il numero di veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti nonché le funzioni e le parti che vanno controllati sono stabiliti dalla legislazione speciale. A tal fine, sono determinanti le considerazioni di sicurezza. Anche qui si dovrà procedere a confronti trasversali. Il controllo per campionatura dev'essere sistematico al fine di garantire che alla lunga tutti i committenti, i costruttori e i gestori che hanno presentato una dichiarazione o un certificato di sicurezza siano sottoposti a un controllo e che tutti i fattori determinanti per la sicurezza siano esaminati. L'organo per la sicurezza deve tuttavia avere un ampio margine di apprezzamento per quanto concerne la scelta degli oggetti controllati affinché possa reagire a determinate informazioni in funzione della situazione e, se del caso, ampliare o modificare i controlli.

## **2.1.2.2**

### **Sezione 2:**

#### **Esame e controllo mediante certificato di sicurezza**

La procedura mediante certificato di sicurezza si applica agli impianti, ai veicoli, agli apparecchi, ai sistemi di sicurezza e alle componenti per i quali, in considerazione del potenziale di pericolosità e della probabilità di incidente, è necessario il ricorso a un organismo indipendente. In questa procedura gli organismi indipendenti valutano la sicurezza tecnica e la conformità alle prescrizioni pertinenti di un impianto, un veicolo, un apparecchio, un sistema di sicurezza o una componente. Inoltre, nel caso degli impianti, è richiesto un rapporto di sicurezza (cfr. definizione all'art. 3 lett. e) che deve essere valutato dall'organismo indipendente. Il certificato di sicurezza e la valutazione del rapporto di sicurezza fungono da base per la decisione dell'autorità competente, che non deve così esaminare la sicurezza tecnica, ma può senz'altro fare affidamento sul certificato e sulla valutazione.

Se più organismi indipendenti sono abilitati a controllare l'impianto, il veicolo, l'apparecchio, il certificato di sicurezza o la componente, a rilasciare un certificato di sicurezza e a valutare un rapporto di sicurezza, il richiedente è libero di decidere quale organismo incaricare.

## *Art. 12*            Impianti

### *Cpv. 1*

Chi richiede l'approvazione dei piani di un impianto deve presentare all'organo per la sicurezza e all'autorità di approvazione un certificato di sicurezza e un rapporto di sicurezza valutato da un organismo indipendente. Prima di presentare la domanda, il richiedente deve quindi controllare e far esaminare la conformità dell'impianto alle prescrizioni tecniche di sicurezza e accertarsi che il rapporto di sicurezza rilasciato gli sia corretto. In base al certificato di sicurezza e al risultato della valutazione del rapporto di sicurezza (come pure tenendo conto degli altri requisiti abituali che esulano dal settore della sicurezza tecnica), l'autorità di approvazione decide se l'impianto può essere costruito.

### *Cpv. 2*

Anche per la messa in esercizio di un impianto sono necessari il certificato di sicurezza e il rapporto di sicurezza. Da questi documenti deve risultare che l'impianto è stato costruito conformemente all'approvazione dei piani, che è conforme alle prescrizioni di sicurezza in vista della messa in esercizio e che le informazioni contenute nel primo rapporto di sicurezza sono tuttora valide. Se in proposito si sono verificate modifiche, questo deve essere segnalato e occorre specificare quali ripercussioni le modifiche in questione possono avere dal punto di vista del rischio. Il rapporto di sicurezza non deve dunque essere rifatto completamente bensì soltanto attualizzato dove necessario. I compiti dell'organismo indipendente e dell'autorità di autorizzazione o di vigilanza sono identici a quelli della fase di presentazione della domanda d'approvazione dei piani. Nonostante l'organo per la sicurezza non sia direttamente implicato nella procedura nemmeno in questo caso, il certificato di sicurezza e il rapporto di sicurezza valutato vanno presentati anche a esso, poiché gli servono da base per il controllo per campionatura.

### *Cpv. 3*

Durante l'esercizio di un impianto, il responsabile deve fare eseguire periodicamente una valutazione della sicurezza da un organismo indipendente. Il certificato di sicurezza rilasciato come pure il rapporto di sicurezza esaminato e, se necessario, rielaborato da tale organismo devono essere trasmessi all'organo per la sicurezza e all'autorità di vigilanza (fatto salvo l'art. 8 cpv. 2). L'autorità di vigilanza interviene allorché il certificato di sicurezza non è più rilasciato oppure allorché dal rapporto di sicurezza rielaborato emergono elementi nuovi.

## *Art. 13*            Veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti

### *Cpv. 1*

Chi vuole ottenere l'approvazione del tipo per un veicolo, un apparecchio, un sistema di sicurezza o una componente deve presentare all'organo per la sicurezza e all'autorità di approvazione un certificato di sicurezza rilasciato da un organismo

indipendente. Sotto il profilo della sicurezza tecnica l'approvazione del tipo viene rilasciata dall'autorità di approvazione senza ulteriore esame sulla base del solo certificato di sicurezza.

#### *Cpv. 2*

Nell'ambito del controllo della sicurezza tecnica prima dell'immissione sul mercato di veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti si distingue, come già per quelli sottoposti alla procedura di esame e controllo mediante dichiarazione di sicurezza, tra veicoli, apparecchi e sistemi di sicurezza dotati di approvazione del tipo e veicoli, apparecchi e sistemi di sicurezza che ne sono privi. Questo in ragione del fatto che determinati controlli sono già stati effettuati nell'ambito della procedura di approvazione del tipo, e che non è necessario ripeterli.

Nel caso di veicoli, apparecchi e sistemi di sicurezza già muniti di approvazione del tipo il richiedente deve presentare all'organo per la sicurezza e all'autorità di vigilanza o tenere pronta una dichiarazione da cui risulta che il veicolo, l'apparecchio o il sistema di sicurezza corrisponde all'approvazione del tipo (lett. a). Nel caso di veicoli, apparecchi e sistemi di sicurezza privi di approvazione del tipo è necessario un certificato di sicurezza di un organismo indipendente, attestante che il veicolo o l'apparecchio adempie le prescrizioni tecniche di sicurezza (lett. b).

#### *Cpv. 3*

Per quanto concerne le componenti, si applica essenzialmente quanto enunciato nel capoverso 2. Il responsabile dell'immissione sul mercato di una componente munita di approvazione del tipo non deve trasmettere la dichiarazione di conformità all'approvazione del tipo, ma soltanto tenerla a disposizione e presentarla su richiesta dell'organo per la sicurezza o dell'autorità di vigilanza. Lo stesso vale per le componenti prive di approvazione del tipo; in questo caso il responsabile dell'immissione sul mercato deve tener pronta la dichiarazione di sicurezza e presentarla soltanto su richiesta. Dopo che i documenti citati sono stati rilasciati, le componenti possono pertanto essere immesse sul mercato senza altre autorizzazioni.

#### *Cpv. 4*

Chi gestisce l'esercizio di un veicolo, un apparecchio o un sistema di sicurezza deve farli esaminare periodicamente da un organismo indipendente e ottenere la conferma il veicolo, l'apparecchio o il sistema di sicurezza è sempre conforme alle esigenze tecniche di sicurezza. Il certificato di sicurezza va presentato all'organo per la sicurezza e all'autorità di vigilanza.

### *Art. 14*            Approvazione o autorizzazione e controllo

#### *Cpv. 1*

L'organo per la sicurezza e l'autorità di approvazione o di autorizzazione non sono tenuti in linea di massima a verificare se un impianto, un veicolo, un apparecchio, un sistema di sicurezza o una componente adempiono le esigenze tecniche di sicurezza o se il rapporto di sicurezza è stato valutato correttamente. Tale compito spetta esclusivamente agli organismi indipendenti. Per contro, l'organo per la sicurezza deve limitarsi a verificare in ogni caso se l'organismo indipendente è accreditato in Svizzera, se è riconosciuto dalla Svizzera nell'ambito di una convenzione internazionale o comunque è riconosciuto o abilitato in altro modo secondo il diritto svizze-

ro. La legislazione di esecuzione deve regolamentare se l'autorità di approvazione o di autorizzazione debba essere comunque informata in ogni caso. Sul piano amministrativo l'onere deve comunque essere il più possibile limitato.

#### *Cpv. 2*

L'autorità competente rilascia l'approvazione o l'autorizzazione, se prescritta, fondandosi, per quanto concerne gli aspetti connessi alla sicurezza, esclusivamente sul certificato di sicurezza e sull'esistenza di un rapporto di sicurezza valutato da un organismo indipendente. Cfr. in merito anche il commento all'articolo 11 capoverso 1, che si applicano analogamente anche alla procedura di esame e controllo mediante certificato di sicurezza.

#### *Cpv. 3*

L'organo per la sicurezza deve verificare il lavoro degli organismi indipendenti sotto il profilo materiale soltanto per mezzo di controlli per campionatura. Nell'ambito di un controllo a posteriori verifica se gli impianti, i veicoli, gli apparecchi, i sistemi di sicurezza e le componenti per i quali è stato presentato un certificato di sicurezza adempiono effettivamente le prescrizioni tecniche di sicurezza (lett. b), se i rapporti di sicurezza sono stati valutati correttamente (lett. a n. 2) e se i certificati di sicurezza sono stati redatti correttamente (lett. a n. 1). La legislazione di esecuzione fisserà la frequenza di queste verifiche, le funzioni e le parti da verificare nonché la precisione dei controlli (cfr. anche il commento all'art. 11 cpv. 2). Per quanto concerne gli altri controlli ai quali sono soggetti gli organismi indipendenti, cfr. il commento all'articolo 16.

### *Art. 15* Organismi indipendenti

#### *Cpv. 1*

La presente disposizione riprende ampiamente il tenore della LOTC.

Gli organismi indipendenti sono organismi di diritto pubblico o privato incaricati dal responsabile di un impianto, un veicolo, un apparecchio, un sistema di sicurezza o una componente di esaminare se le prescrizioni tecniche di sicurezza sono state rispettate e se il rischio connesso alla costruzione e all'esercizio dell'impianto, del veicolo, dell'apparecchio, del sistema di sicurezza o della componente è sopportabile (verifica del rapporto di sicurezza). Questi organismi non sono organizzazioni ai sensi dell'articolo 19 della legge del 14 marzo 1958 sulla responsabilità (LResp; RS 170.32).

Per essere abilitati a effettuare valutazioni della sicurezza e esaminare analisi del rischio, questi organismi devono essere accreditati in Svizzera, essere riconosciuti dalla Svizzera nell'ambito di una convenzione internazionale o essere autorizzati o riconosciuti in altro modo secondo il diritto svizzero. La Svizzera accredita gli organismi che adempiono le condizioni previste dall'ordinanza del 17 giugno 1996 sull'accREDITamento e sulla designazione (OAccD; RS 946.512). In tal modo è garantito che gli organi indipendenti adempiano le elevate esigenze di qualità.

Sono riconosciuti anche gli organismi che figurano per esempio nell'Accordo bilaterale tra la Comunità europea e la Confederazione Svizzera sul riconoscimento reciproco delle valutazioni della conformità. L'Accordo si applica a determinati prodotti quali le macchine, gli apparecchi e i veicoli menzionati nell'allegato 1 dell'Accordo stesso.

## *Cpv. 2*

Se in un determinato settore non è stato concluso nessun accordo internazionale sul riconoscimento reciproco degli organismi di valutazione della conformità, gli organismi stranieri devono comunque avere la possibilità di effettuare valutazioni della sicurezza e valutare rapporti di sicurezza. Tuttavia il responsabile che si fonda su siffatta valutazione della sicurezza deve provare in modo plausibile all'autorità competente che la procedura d'esame applicata risponde ai requisiti svizzeri e che l'organismo estero dispone di una qualifica equivalente a quella richiesta in Svizzera.

## *Cpv. 3*

Analogamente a quanto previsto dalla LOTC, il presente capoverso prevede che la Segreteria di Stato dell'economia può, d'intesa con l'ufficio federale competente, ordinare che i certificati di sicurezza e le valutazioni dei rapporti di sicurezza emessi da organismi di alcuni Stati esteri non vengano riconosciuti fintanto che la reciprocità non è garantita.

## *Art. 16* Controllo dell'attività degli organismi indipendenti

Per quanto concerne il controllo di organismi accreditati, la responsabilità spetta al Servizio svizzero di accreditamento. In collaborazione con l'organo per la sicurezza del settore interessato controlla l'attività degli organismi indipendenti sotto il profilo dell'organizzazione, del personale e del metodo di lavoro. La collaborazione sarà disciplinata a livello di ordinanza. Il controllo di taluni aspetti da parte dell'organo per la sicurezza non complica i controlli effettuati dagli organismi accreditati, poiché questi ultimi sono sempre controllati da un servizio specializzato.

In quanto servizio specializzato nella sicurezza tecnica in un settore determinato, l'organo per la sicurezza è tenuto a verificare per campionatura se le prescrizioni tecniche di sicurezza sono state rispettate nel caso di impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti sottoposti alla procedura di esame e controllo della sicurezza mediante certificato di sicurezza (cfr. in merito il commento all'art. 14 cpv. 3).

## *Art. 17* Rimunerazione degli organismi indipendenti

I diversi organismi indipendenti sono in concorrenza tra di loro. Sono soggetti alle regole del diritto in materia di cartelli e di sorveglianza dei prezzi. In questo modo si intende evitare lo sfruttamento di situazioni di monopolio. Ciononostante il Consiglio federale deve avere la possibilità di stabilire l'importo minimo e quello massimo di remunerazione che gli organismi indipendenti possono richiedere a copertura dei costi della loro attività. Il Consiglio federale deve far uso di questa competenza soltanto in caso di necessità. La questione dei costi connessi all'ottenimento di un certificato di sicurezza è tuttavia molto importante, per cui è indispensabile assegnarli questa competenza. Da un lato occorre evitare che a causa di una concorrenza troppo grande l'importo delle indennità venga ridotto a tal punto da compromettere un controllo ragionevole della sicurezza. Dall'altro è necessario impedire che a causa di un monopolio di fatto l'importo delle indennità aumenti tanto da minacciare la competitività dei produttori e dei gestori svizzeri.

### 2.1.2.3

### **Sezione 3: Esame della sicurezza degli impianti mediante controllo ufficiale**

La procedura d'esame mediante controllo ufficiale è applicata agli impianti per i quali, in ragione della pericolosità potenziale e della probabilità di incidente, si considera necessario che l'esame e il controllo della sicurezza tecnica vengano effettuati dallo Stato. Questa procedura non concerne i veicoli, gli apparecchi e i sistemi di sicurezza perché, se si tiene conto dei fattori summenzionati, oggi non si conoscono veicoli, apparecchi o sistemi di sicurezza che richiedano questo tipo di controllo. Questa procedura non si applica neppure alle componenti. In effetti, nel caso degli elementi degli impianti in questione, si tratta sia di parti che possono essere utilizzate anche per altri impianti o prodotti, e che quindi non corrispondono alla definizione di componente, oppure di finiture speciali. In tal caso, trattandosi di impianti sottoposti alla procedura d'esame mediante controllo ufficiale, esse vengono comunque controllate nella fase della costruzione, e un controllo preliminare non è quindi necessario.

In questa procedura spetta in linea di principio all'organo per la sicurezza esaminare se gli impianti o le componenti adempiono le prescrizioni tecniche di sicurezza. L'autorità di approvazione, nella sua decisione, si fonda sulla valutazione dell'organo per la sicurezza.

*Art. 18*            Approvazione dei piani

*Cpv. 1*

Chi richiede l'approvazione dei piani di un impianto deve presentare all'autorità di approvazione un rapporto di sicurezza. Per la definizione del rapporto di sicurezza cfr. il commento all'articolo 3 lettera e. Questa disposizione non si applica nel caso di presentazione di una domanda di autorizzazione di massima ai sensi della legge sull'energia nucleare. La LCSic si applicherà unicamente alle procedure ulteriori.

*Cpv. 2*

Nell'ambito di questa procedura spetta all'organo per la sicurezza valutare il rapporto di sicurezza e controllare la conformità del progetto con le prescrizioni tecniche di sicurezza. La legislazione d'esecuzione stabilirà i criteri e l'estensione di questo controllo nonché le funzioni e le parti che dovrà interessare. Si tratterà di un esame in funzione dei rischi, che accorda un certo potere di apprezzamento all'organo per la sicurezza.

*Cpv. 3*

Se necessario, l'organo per la sicurezza propone all'autorità di approvazione che la costruzione dell'impianto sia vincolata a oneri. L'autorità di approvazione deve in linea di massima accettarli. Se il richiedente si oppone a detti oneri e l'autorità di approvazione, contrariamente al parere dell'organo per la sicurezza, ritiene l'opposizione fondata, ha luogo una procedura di appianamento delle divergenze conformemente all'articolo 7.

*Cpv. 4*

Durante la fase di costruzione l'organo per la sicurezza deve seguire lo svolgimento dei lavori e controllarne l'esecuzione. Esso ha così la possibilità di esaminare in

maniera costante se durante la costruzione dell'impianto le prescrizioni tecniche di sicurezza sono rispettate. Senza tale possibilità, vi sarebbe il rischio che durante la fase di costruzione le prescrizioni tecniche di sicurezza siano osservate con scarsa diligenza; in tal caso – se la negligenza apparisse soltanto ulteriormente – una volta terminata la costruzione dell'impianto essa non sarebbe più, o solo difficilmente, rettificabile. L'intensità del controllo dei lavori di costruzione dipende dal tipo stesso dei lavori e deve essere stabilita dall'organo per la sicurezza dopo le opportune valutazioni.

#### *Art. 19*            Messa in esercizio

##### *Cpv. 1*

Al termine dei lavori di costruzione dell'impianto e prima della messa in esercizio del medesimo, è necessario un nuovo rapporto di sicurezza che fornisca indicazioni circa eventuali modifiche della situazione di rischio intervenute durante la fase di costruzione.

##### *Cpv. 2*

Al termine dei lavori di costruzione, l'organo per la sicurezza esamina se l'impianto adempie i requisiti tecnici e valuta anche sul fondo il rapporto di sicurezza.

##### *Cpv. 3*

L'organo per la sicurezza redige a destinazione dell'autorità che autorizza l'esercizio un rapporto sul risultato del suo esame e una proposta in vista della messa in esercizio. Per quanto la sicurezza tecnica dell'impianto lo esiga, propone che la messa in esercizio e l'esercizio siano vincolati a oneri.

#### *Art. 20*            Esercizio

Anche per i controlli d'esercizio il rapporto di sicurezza, che va aggiornato periodicamente, serve quale base per la valutazione della sicurezza tecnica. L'organo per la sicurezza deve inoltre controllare esso stesso che l'impianto continui ad adempiere le prescrizioni tecniche di sicurezza. La frequenza di tali controlli è regolamentata dalla pertinente legislazione speciale. Per quanto la sicurezza tecnica dell'impianto lo esiga, l'organo per la sicurezza propone all'autorità di approvazione di vincolare la continuazione dell'esercizio a oneri.

#### *Art. 21*            Prescrizioni derogatorie

##### *Cpv. 1*

Uno degli obiettivi della nuova regolamentazione è che lo Stato eserciti direttamente il proprio controllo soltanto allorché, in considerazione della situazione di rischio e della potenzialità del rischio, questo appaia necessario. Di conseguenza i regolari controlli degli impianti soggetti alla procedura di esame mediante controllo ufficiale sono effettuati dallo stesso organo per la sicurezza. Ma anche nel caso di questi impianti ci sono aspetti parziali che l'organo per la sicurezza non deve esaminare direttamente e che può affidare a un organismo indipendente o addirittura al costruttore o al gestore dell'impianto senza che la sicurezza sia compromessa. Al Consiglio federale è dunque conferita la competenza di prevedere che il controllo di singoli aspetti sia affidato integralmente a organismi indipendenti o che il costruttore o il

gestore debba presentare una dichiarazione di sicurezza. Tali casi devono essere definiti in modo preciso dalla legislazione d'esecuzione.

#### *Cpv. 2*

Nella procedura di esame mediante controllo ufficiale, in alcuni casi è opportuno assegnare all'organo per la sicurezza diritti e obblighi più ampi. Questa possibilità è prevista dall'articolo 21 capoverso 2. Occorre tuttavia evitare di mettere in causa la separazione richiesta dalla LCSic tra i compiti di sicurezza e gli altri compiti. Questi devono pertanto essere in ogni caso legati alla sicurezza. Nel settore dell'energia nucleare compiti del settore del personale sono ad esempio già stati attribuiti all'organo per la sicurezza. Non sarebbe invece ammesso il trasferimento di compiti implicanti ad esempio considerazioni finanziarie.

### **2.1.3                   Capitolo 3:                               Procedure di esame e di controllo                               della sicurezza tecnica**

#### *Art. 22                   Obbligo di collaborazione*

Al fine di poter svolgere i propri compiti, l'organo per la sicurezza e le autorità di approvazione, di autorizzazione e di vigilanza devono poter contare sulla collaborazione dei responsabili degli impianti, dei veicoli, degli apparecchi, dei sistemi di sicurezza e delle componenti da un lato, come pure su quella degli organismi indipendenti dall'altro. Perciò questi sono tenuti a fornire loro informazioni dettagliate, a produrre tutti i documenti e i fascicoli, a mettere gratuitamente a disposizione il personale e il materiale necessari e a garantire loro, in ogni momento, il libero accesso a tutti i locali dell'impresa come pure agli impianti, terreni ecc. rilevanti per il controllo della sicurezza tecnica.

#### *Art. 23                   Obbligo di notifica*

##### *Cpv. 1*

Per gli impianti sottoposti alla procedura di esame mediante certificato di sicurezza o controllo ufficiale è giustificato sottoporre i responsabili all'obbligo di notifica in caso di eventi particolarmente rilevanti sotto il profilo della sicurezza. Lo stesso vale per i detentori di un'approvazione del tipo per veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti sottoposti alla procedura di esame mediante certificato di sicurezza. Appartiene al Consiglio federale disporre nei singoli casi chi sottostà a tale obbligo e a chi deve inoltrare la notifica. Deve trattarsi della persona che, in linea di massima, è in grado di identificare immediatamente eventuali difetti o problemi. L'obbligo di notifica consente all'autorità di approvazione, autorizzazione o vigilanza, da un lato, di pervenire rapidamente a conclusioni circa lo stato di un impianto, di un veicolo, di un apparecchio, di un sistema di sicurezza o di una componente, e dall'altro, se necessario, di intervenire rapidamente e disporre i provvedimenti appropriati (cfr. commento all'art. 24). L'obbligo di notifica è del resto previsto già oggi per determinati impianti. Di solito l'autorità che ha ricevuto siffatte informazioni si rivolge all'organo per la sicurezza per la loro valutazione.

## *Cpv. 2*

L'obbligo di notifica vale anche per gli organismi indipendenti incaricati di esaminare la sicurezza o di valutare il rapporto di sicurezza.

## *Art. 24*            *Provvedimenti*

### *Cpv. 1*

Allorché constata difetti in un impianto, un veicolo, un apparecchio, un sistema di sicurezza o una componente, l'organo per la sicurezza in primo luogo chiede al responsabile di eliminarli. Lo stesso accade quando tali difetti sono notificati all'organo per la sicurezza o quando esso rileva la necessità di intervenire in ragione di eventi particolari di cui è venuto a conoscenza. Pertanto l'organo per la sicurezza non deve agire soltanto quando prescrizioni di sicurezza esistenti non sono rispettate, bensì anche quando, a causa di un evento particolare, per esempio un incidente, si deve supporre l'esistenza di lacune in materia di sicurezza tecnica nonostante il rispetto delle prescrizioni in materia. Se il responsabile rifiuta di prendere i provvedimenti del caso, la maniera di procedere è decisa sostanzialmente in funzione dell'urgenza dell'intervento.

In linea di massima l'organo per la sicurezza esercita la sua vigilanza chiedendo all'autorità di approvazione di ordinare determinate misure nel caso in cui l'intervento diretto presso il responsabile non produca gli effetti auspicati. Spetta all'autorità competente disporre provvedimenti poiché in generale si tratta di provvedimenti relativi all'esecuzione dell'approvazione dei piani o dell'autorizzazione di esercizio da essa rilasciata o di provvedimenti destinati a modificare dette decisioni.

### *Cpv. 2*

La disposizione prevede la possibilità per l'organo per la sicurezza di disporre i provvedimenti di moto proprio. Questa possibilità è tuttavia subordinata a condizioni chiaramente definite. Segnatamente, i provvedimenti da essa disposti non devono modificare il contenuto dell'approvazione dei piani o dell'autorizzazione di esercizio (lett. b), a meno che queste non siano state rilasciate dall'organo per la sicurezza medesimo, in base a una competenza attribuitagli dalla legislazione speciale (lett. a). La competenza dell'organo per la sicurezza di disporre provvedimenti è giustificata parimenti (lett. c) quando un impianto, un veicolo, un apparecchio, un sistema di sicurezza o una componente può essere prodotto, immesso sul mercato e messo in esercizio senza alcuna autorizzazione (per es., nel settore dei prodotti elettrici a bassa tensione).

### *Cpv. 3*

La disposizione permette all'organo per la sicurezza di intervenire direttamente e senza indugio in caso di pericolo imminente (clausola di polizia). In tal caso, la notifica all'autorità di approvazione, affinché essa adotti dal canto suo i provvedimenti, arriverebbe probabilmente troppo tardi. Si tratta tuttavia di provvedimenti provvisori, che sono validi solo fino a quando l'autorità competente non abbia potuto prendere disposizioni secondo la regolare procedura. Il tipo di questi provvedimenti non è in alcun modo limitato. Tutte le possibilità sono a disposizione dell'organo per la sicurezza al fine di garantire la sicurezza. Ovviamente devono però essere osservati, anche in questo caso, i principi generali che reggono le attività amministrative, segnatamente i principi di proporzionalità.

*Cpv. 4*

Se è autonomo (per es. l'Ispettorato federale degli impianti a corrente forte), l'organo per la sicurezza è abilitato a emanare decisioni. Se sotto il profilo amministrativo fa parte di un'autorità, prende le decisioni in nome dell'autorità.

## **2.1.4 Capitolo 4: Finanziamento**

Per finanziare le attività dell'organo per la sicurezza vengono riscossi emolumenti. L'obiettivo è quello di coprire integralmente i costi dell'organo per la sicurezza. Cfr. in merito anche le considerazioni al numero 1.6.

*Art. 25*

*Cpv. 1*

Per finanziare le attività dell'organo per la sicurezza causate da una persona o da un'impresa o che possono essere imputate individualmente vengono riscossi emolumenti. Oggi essi non vengono riscossi sempre in modo tale da coprire i costi. Occorre pertanto prevedere un aumento di detti emolumenti. I principi della copertura dei costi e dell'equivalenza devono essere presi in considerazione.

*Cpv. 2*

Se sotto il profilo organizzativo l'organo per la sicurezza fa parte di un'autorità, gli emolumenti sono riscossi da questa autorità. Questa delega è giustificata per esempio se l'organo per la sicurezza ha partecipato alla procedura di approvazione. Gli importi degli emolumenti destinati a ogni unità devono tuttavia essere indicati in modo chiaro. Il raggruppamento degli emolumenti permette di evitare di emanare due decisioni che fissano il loro importo.

## **2.1.5 Capitolo 5: Disposizioni penali; trattamento dei dati**

*Art. 26–32* Disposizioni penali

Per le disposizioni penali è stato ripreso il tenore di quelle della LOTC. Le disposizioni corrispondenti della LOTC restano applicabili a tutti i prodotti, sempre che un reato non rientri nella competenza della LCSic.

*Art. 33* Trattamento dei dati e assistenza amministrativa

La presente disposizione riprende la formulazione standard contenuta in altre leggi federali.

## **2.1.6** **Capitolo 6: Disposizioni finali**

### *Art. 34* **Disposizioni d'esecuzione**

Il Consiglio federale è incaricato dell'esecuzione della presente legge. Può delegare compiti normativi a servizi subordinati.

### *Art. 35* **Modifica del diritto vigente**

Tutte le modifiche figurano nell'allegato, ad eccezione della legge sugli impianti di trasporto in condotta, che per motivi formali è stata sottoposta a una revisione totale e che costituisce pertanto un secondo disegno a sé stante nell'ambito del presente messaggio.

### *Art. 36* **Referendum ed entrata in vigore**

La legge sottostà a referendum facoltativo. Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore.

## **2.2** **Leggi speciali**

### **2.2.1** **Legge sull'energia nucleare**

#### **2.2.1.1** **In generale**

La legge sull'energia nucleare (LENu) si applica agli impianti e ai beni nucleari come pure alle scorie radioattive; comprende anche tutte le attività relative all'impiego pacifico dell'energia nucleare, ad eccezione della radioprotezione, disciplinata nella legge sulla radioprotezione (LRaP). Il controllo del rispetto delle misure di sicurezza nucleare e di radioprotezione negli impianti nucleari compete attualmente alla Divisione principale della sicurezza degli impianti nucleari (DSN), che fa parte dell'Ufficio federale dell'energia (UFE). La DSN sarà scorporata dall'UFE nell'ambito di un progetto separato. L'Ispettorato federale della sicurezza nucleare (IFSN), che assumerà gli attuali compiti della DSN, sarà istituito mediante una nuova legge federale. L'IFSN svolgerà nel settore dell'energia nucleare il ruolo di organo per la sicurezza conformemente alla LCSic. Dato che le ripercussioni di un incidente in questo ambito possono essere molto gravi, si prevede di sottoporre il settore dell'energia nucleare alla procedura di esame della sicurezza mediante controllo ufficiale.

Nel settore dell'energia nucleare operano diverse autorità di vigilanza. Oltre al controllo della sicurezza nucleare, assicurato, come già detto, dalla DSN, si deve menzionare la vigilanza in materia di non proliferazione e di sicurezza, svolta attualmente dalla sezione Energia nucleare dell'UFE. Secondo l'articolo 70 capoverso 1 LENu, il Consiglio federale designa le autorità di vigilanza. Di conseguenza, il Consiglio federale deve anche attribuire gli altri compiti di vigilanza alle diverse autorità per via di ordinanza. Allo stato attuale, si prevede di affidare alla DSN o all'IFSN, oltre al controllo della sicurezza nucleare degli impianti, anche compiti nei seguenti settori: sicurezza degli impianti, beni nucleari, scorie radioattive e indagini geologiche. Per contro, la vigilanza in materia di non proliferazione dovrebbe rimanere di competenza dell'UFE.

La complementarità tra LCSic e LENU ubbidisce a regole valide anche negli altri settori: la LCSic comprende le prescrizioni relative alla procedura di controllo della sicurezza tecnica. Le prescrizioni tecniche di sicurezza figurano invece nella legislazione speciale conformemente all'articolo 2 capoverso 2 LCSic; sono quindi contenute nella LENU e nella LRaP.

L'articolo 24 LCSic regola la possibilità assegnata all'organo per la sicurezza di ordinare provvedimenti. Le disposizioni dell'articolo 72 capoversi 2 e 3 LENU hanno di per sé lo stesso significato. Tuttavia, si applicano anche agli aspetti di sicurezza e di non proliferazione dell'energia nucleare non contemplati dalla LCSic. Per tale ragione, non è possibile abrogare queste disposizioni. La stessa cosa vale per le disposizioni relative al diritto di accesso e all'obbligo di informare (art. 73 LENU), agli emolumenti e all'assistenza amministrativa ad autorità estere (art. 103 LENU). I capoversi 4 e 5 dell'articolo 72 LENU vanno oltre la LCSic e sono pertanto applicabili anche al settore della sicurezza nucleare quale legge speciale.

Per le singole fattispecie in futuro varrà quanto segue:

- autorizzazione di massima: con questa si definiscono gli elementi fondamentali politicamente importanti (p. es. la sede, la prova dello smaltimento). Nell'ambito di tale procedura le questioni di sicurezza sono trattate solo al margine. La procedura di approvazione dei piani e la procedura di messa in esercizio (secondo la LENU, la procedura per il rilascio della licenza di costruzione e la procedura per il rilascio della licenza d'esercizio) incominciano solo dopo l'ottenimento dell'autorizzazione di massima. Per questa ragione, la LCSic non si applica alla procedura per la domanda di autorizzazione di massima. La LCSic si applica invece alla procedura di approvazione dei piani e al controllo durante la fase d'esercizio;
- decisione di disattivazione o di chiusura: la disattivazione di un impianto nucleare o la chiusura di un deposito in strati geologici profondi sono effettuate sotto la vigilanza delle autorità e con la loro autorizzazione. Per le due attività occorrono un'approvazione dei piani e una licenza dopo la fase di costruzione. La procedura di controllo della sicurezza nucleare deve essere eseguita conformemente agli articoli 18 e 19 LCSic;
- licenza per indagini geologiche: durante questi lavori, gli aspetti relativi alla sicurezza non sono direttamente in primo piano. Per l'organo incaricato della sicurezza, l'elemento più importante del controllo è, in questi casi, partecipare sin dall'inizio al rilevamento dei dati, in vista di un'eventuale domanda di autorizzazione di massima;
- licenze per la manipolazione di beni nucleari e scorie radioattive: la questione della non proliferazione svolge un ruolo importante nell'ambito delle licenze per la manipolazione (in particolare il trasporto) di beni nucleari, tuttavia anche gli aspetti relativi alla sicurezza nucleare non devono essere trascurati. All'interno di un impianto nucleare, la manipolazione è coperta dalla licenza d'esercizio;
- per quanto riguarda il trasporto, le prescrizioni sono ampiamente armonizzate a livello internazionale e sono valide anche per il traffico nazionale. Per il resto vale quanto detto per l'articolo 8 capoverso 1 LCSic.

## **2.2.1.2** **Commento ai singoli articoli**

*Art. 69a*          Esame e controllo della sicurezza tecnica

*Cpv. 1*

Secondo questo capoverso, agli impianti nucleari sono applicabili, in linea di principio, la LCSic e, in particolare, la procedura di esame della sicurezza mediante controllo ufficiale. Dato che la vigilanza è disciplinata solo verso la fine della LENu, questa disposizione fondamentale appare solo qui.

*Cpv. 2*

Essendo tenuto, in virtù della LENu, a designare tutte le autorità di vigilanza, il Consiglio federale deve designare anche l'organo per la sicurezza; l'organo per la sicurezza sarà la DSN o l'IFSN.

*Cpv. 3*

Nel settore dell'energia nucleare può essere sensato prevedere che gli eventi e le constatazioni particolari siano notificati direttamente all'organo per la sicurezza. Al Consiglio federale viene pertanto attribuita la competenza di prevedere una soluzione di questo genere a livello di ordinanza. La regolamentazione prevista dall'articolo 11 LENu può così essere mantenuta.

## **2.2.2** **Legge sugli impianti elettrici**

### **2.2.2.1** **In generale**

La presente revisione della legge sugli impianti elettrici modifica in parte le norme di vigilanza e di controllo degli impianti elettrici. Alcune disposizioni già contenute in ordinanze sono riprese nella legge.

In futuro, il rispetto delle prescrizioni di sicurezza degli impianti elettrici non sarà più controllato esclusivamente da un'autorità di vigilanza dello Stato. Spetterà invece ai detentori di impianti elettrici provare alle autorità competenti, a intervalli regolari o su richiesta, la conformità degli impianti alle esigenze di sicurezza. L'organo per la sicurezza, che è responsabile della vigilanza sulla sicurezza tecnica, controlla le dichiarazioni di sicurezza unicamente per campionatura o in caso di un evento particolare e non più sistematicamente al momento del rilascio di ogni autorizzazione.

Uno dei cambiamenti rispetto alla regolamentazione attuale concerne la competenza in materia di procedura di approvazione dei piani. In virtù del diritto vigente, l'Ispettorato federale degli impianti a corrente forte (IFICF) assume la vigilanza tecnica e si incarica anche nella maggior parte dei casi dell'approvazione dei piani. Tutte le domande di approvazione dei piani (tra 4000 e 5000 all'anno) sono presentate all'IFICF. Questa autorità dirige la procedura e tratta con i richiedenti, le autorità, le associazioni ecologiste e i terzi interessati. L'Ufficio federale dell'energia (UFE) deve decidere solo se le parti non riescono a trovare un accordo. Dopo l'entrata in vigore della legge del 18 giugno 1999 sul coordinamento, solo un esiguo numero di domande di approvazione dei piani gli sono stati sottoposti per decisione. Le altre sono state trattate dall'Ispettorato.

In futuro, l'organo per la sicurezza non esaminerà più contemporaneamente altre questioni. Si limiterà a integrare le esigenze tecniche di sicurezza nelle procedure. Spetterà all'autorità di approvazione valutare l'importanza della sicurezza rispetto agli altri interessi (ambiente, costi ecc.), anche se gli interessati riescono a trovare un accordo. L'applicazione di questo principio elementare implica un trasferimento dall'IFICF all'UFE delle competenze in materia di approvazione dei piani. D'ora in poi, ogni volta che in relazione al rilascio dell'autorizzazione devono essere risolte questioni non legate alla sicurezza, l'Ufficio federale sarà l'autorità di approvazione. L'IFICF resterà autorità di approvazione solo se la prova che il richiedente deve fornire nella domanda che porta all'autorizzazione comprende unicamente aspetti tecnici. In questo caso, dato che l'aspetto della sicurezza tecnica sarà regolato con la dichiarazione di sicurezza, l'autorità di approvazione svolge un'attività puramente amministrativa. I compiti amministrativi non creano conflitti d'interesse all'organo incaricato della sicurezza, anche se non è necessariamente auspicabile affidargliene altri; tuttavia, considerato che in questi casi svolge già ora il ruolo di autorità di approvazione, procedendo a un controllo materiale, l'IFICF può contribuire ad assumersi questo compito in forma ridotta. Ciò non pone alcun problema dal punto di vista della sicurezza. Il principio dell'autodichiarazione si applica in gran parte anche al controllo degli impianti in esercizio. Gli esercenti devono fornire all'Ufficio federale e all'IFICF, spontaneamente e periodicamente, una nuova dichiarazione di sicurezza. L'IFICF controllerà queste dichiarazioni solo per campionatura.

Il controllo successivo dei prodotti elettrici a bassa tensione non subirà modifiche e spetterà sempre all'organo per la sicurezza, cioè all'IFICF. Dato che le condizioni quadro giuridiche restano immutate, l'IFICF potrà seguire essenzialmente la prassi che già adotta da anni.

Le prescrizioni che regolano il controllo degli impianti a bassa tensione sono state riviste nel 2001. Già allora è stata attribuita grande importanza alla responsabilità individuale dei detentori e affidata una parte del controllo degli impianti a organismi accreditati. Di conseguenza, il cambiamento in questo ambito è relativamente esiguo. Dopo l'entrata in vigore della LCSic, L'IFICF continuerà dunque ad assumersi una parte importante dei compiti che svolge già oggi in questo ambito.

### **2.2.2.2                    Commento ai singoli articoli**

#### *Sostituzione di un'espressione*

Da molto tempo, le ordinanze relative alla legge sugli impianti elettrici non parlano più di «*impianti domestici*», ma di «*impianti a bassa tensione*». L'adeguamento terminologico degli articoli 14, 15 capoverso 6, 16 capoverso 7 e 41 nell'ambito della revisione della LIE sarà ripreso anche nella legge.

#### *Art. 3a*

#### *Cpv. 1*

Il nuovo articolo precisa la nozione di «*alta vigilanza della Confederazione*» ai sensi dell'articolo 1. L'autorità di vigilanza competente è l'Ufficio federale dell'energia.

### *Cpv. 2*

Per la vigilanza sulla sicurezza tecnica, è dichiarata applicabile la LCSic.

### *Cpv. 3*

L'IFICF è in linea di principio l'organo per la sicurezza degli impianti elettrici. Un'eccezione può essere prevista solo se gli impianti elettrici fanno parte di impianti di ferrovie, di filovie e di impianti a fune.

### *Cpv. 4*

Questa disposizione riprende l'attuale articolo 22 LIE. Il Consiglio federale ha la competenza di riunire gli organi incaricati della sicurezza. Dal punto di vista sistematico, la regolamentazione si integra meglio in questo nuovo articolo.

### *Art. 13 cpv. 2*

La definizione legale dell'articolo 13 capoverso 2 è superflua, in quanto già prevista nell'articolo 2 capoverso 1 dell'ordinanza sugli impianti a bassa tensione (OIBT; RS 734.27).

### *Art. 16 cpv. 2*

L'Ufficio federale e l'IFICF restano in linea di principio le autorità incaricate dell'approvazione dei piani. Tuttavia, ha avuto luogo una nuova ripartizione dei compiti tra queste due autorità. Per gli impianti elettrici delle ferrovie, delle filovie e degli impianti a fune, la competenza di approvare i piani è retta dalla legislazione applicabile nel settore corrispondente (lett. c).

### *Art. 16a cpv. 2*

Il nuovo capoverso 2 precisa che la sicurezza tecnica degli impianti elettrici è controllata prima della costruzione (cioè nell'ambito della procedura di approvazione dei piani) e prima della messa in esercizio secondo la procedura basata su una dichiarazione di sicurezza conformemente alla LCSic. Ne sono interessati tutti gli impianti ad alta tensione e gli impianti a corrente debole sottoposti all'approvazione in virtù dell'articolo 8a dell'ordinanza del 30 marzo 1994 sulla corrente debole (RS 734.1). La costruzione degli altri impianti o non è sottoposta a controllo e autorizzazione (altri impianti a corrente debole) oppure è sottoposta a una prova di collaudo (impianti a bassa tensione, cfr. art. 18). Secondo la procedura basata su una dichiarazione di sicurezza, i richiedenti confermano sotto la propria responsabilità alle autorità competenti che i loro impianti sono conformi alle esigenze di sicurezza. La dichiarazione è controllata solo per campionatura. Questo sistema non modifica fundamentalmente il metodo di lavoro né le relazioni del settore dell'elettricità con le autorità di vigilanza. Già ora la documentazione in materia di sicurezza tecnica destinata alla domanda di approvazione dei piani veniva preparata dai richiedenti in modo da adempiere le pertinenti prescrizioni tecniche di sicurezza. Nell'ambito della procedura di approvazione dei piani, l'IFICF si è ampiamente fidato di queste indicazioni verificandone il contenuto solo in modo sommario, per campionatura o in caso di dubbio.

*Art. 16c cpv. 2*

In virtù della nuova ripartizione dei compiti, il termine «*Ispettorato*» deve essere sostituito con «*autorità di approvazione*».

*Art. 16h cpv. 2*

Dato che le competenze in materia di approvazione sono state ridefinite, tale disposizione diventa superflua.

*Art. 16i cpv. 3 (nuovo)*

La disposizione permette di delegare determinati compiti di controllo all'IFICF.

*Art. 18*

*Cpv. 1*

L'articolo 18 riprende la regolamentazione del controllo della sicurezza tecnica per la costruzione di impianti a bassa tensione, sinora definita a livello di ordinanza. Diversamente dagli altri impianti elettrici, gli impianti a bassa tensione saranno, almeno in parte, controllati secondo la procedura basata su un certificato di sicurezza. Il Consiglio federale preciserà quali tipi di impianti a bassa tensione saranno sottoposti alla procedura basata rispettivamente su una dichiarazione di sicurezza e su un certificato di sicurezza. A tal fine, applicherà i criteri di cui all'articolo 5 LCSic.

*Cpv. 2*

La quantità di dichiarazioni e certificati di sicurezza sarà naturalmente molto elevata. Non avrebbe dunque senso trasmetterli tutti all'autorità di vigilanza e all'organo per la sicurezza. Il Consiglio federale è autorizzato a designare altri organismi – per esempio aziende elettriche o gestori di reti – a cui presentare le dichiarazioni e i certificati, i quali dovranno anche effettuare i controlli secondo gli articoli 11 capoverso 2 e 14 capoverso 3 LCSic.

Gli esami nell'ambito del controllo degli impianti non saranno svolti unicamente da organismi accreditati ai sensi dell'ordinanza sull'accREDITAMENTO. Nella misura in cui in questo ambito le procedure basate su un certificato di sicurezza richiedono il ricorso a organismi indipendenti, può trattarsi anche di organismi che corrispondono alla definizione dell'articolo 15 capoverso 1 lettera c LCSic, cioè organismi abilitati o riconosciuti in altro modo dal diritto svizzero. Questo punto dovrà essere precisato a livello di ordinanza.

*Art. 21*

*Cpv. 1*

Dato che l'organo per la sicurezza e l'autorità di vigilanza sono già stati designati nel nuovo articolo 3a, il testo dell'articolo 21 può essere sostituito con una nuova regolamentazione. Gli esami e i controlli degli impianti in esercizio sono retti dalle prescrizioni della LCSic. In linea di principio, si applica la procedura mediante dichiarazione di sicurezza (cpv. 1 lett. b). Gli impianti a bassa tensione sono sottoposti alla procedura mediante certificato di sicurezza (cpv. 1 lett. a). Questa esigenza

superiore nell'ambito degli impianti a bassa tensione è giustificata dal fatto che i detentori di questi impianti non sono in genere specialisti e di conseguenza non sono in grado di valutare personalmente lo stato dell'impianto e la sua conformità alle norme. Inoltre l'esperienza insegna che i detentori non si interessano molto dello stato di questi impianti, i quali si trovano tuttavia sempre nelle vicinanze di persone e rappresentano pertanto un pericolo considerevole.

#### *Cpv. 2*

Compete al Consiglio federale precisare le altre modalità del controllo e dell'esame degli impianti elettrici in esercizio, in particolare la frequenza degli esami per ogni tipo di impianto. Il Consiglio federale può prevedere che le dichiarazioni e i certificati di sicurezza siano presentati solo su domanda.

#### *Cpv. 3*

Il Consiglio federale può designare altri organismi a cui presentare le dichiarazioni e i certificati di sicurezza concernenti gli impianti a bassa tensione e a cui notificare le dichiarazioni di eventi particolari nonché per effettuare i controlli previsti all'articolo 14 capoverso 3 LCSic. Per spiegazioni più dettagliate, cfr. il commento all'articolo 18. Questi organismi potranno essere incaricati anche del controllo formale dell'esecuzione degli esami periodici.

#### *Art. 21a*

Gli elementi principali della regolamentazione attuale concernente il controllo dei prodotti a bassa tensione sono definiti a livello di legge. Spetterà all'IFICF svolgere il controllo successivo (cfr. art. 11 cpv. 2 LCSic).

#### *Art. 22*

Dato che la possibilità di riunire i differenti organi incaricati della sicurezza è già regolata dall'articolo 3a, l'articolo 22 può essere abrogato nel suo tenore attuale. Il nuovo articolo 22 riprende l'obbligo, previsto attualmente dall'ordinanza, di disporre di un'autorizzazione per effettuare lavori sugli impianti a bassa tensione.

#### *Art. 23*

Adeguamento terminologico.

#### *Art. 24, 25 e 26*

In virtù della nuova regolamentazione del controllo della sicurezza, queste disposizioni non sono più necessarie.

#### *Art. 55 e 56 cpv. 1*

I limiti della pena sono stati fissati nel 1902 al momento dell'entrata in vigore della legge sugli impianti elettrici e non sono mai stati modificati. In particolare non si è mai tenuto conto della svalutazione monetaria. Per poter preservare il loro effetto preventivo, le disposizioni penali devono corrispondere alle condizioni economiche del momento. Da questo punto di vista e in considerazione del potenziale di pericolo di impianti elettrici, è giustificato aumentare il limite della pena da

10 000 a 50 000 franchi in caso di violazione intenzionale della legge e da 10 000 a 20 000 franchi in caso di negligenza. La pena della detenzione in quanto tale non esiste più, dato che questo tipo di pena privativa della libertà è stato abolito nell'ambito della revisione della parte generale del Codice penale.

*Art. 57 cpv. 2*

La soppressione di questo capoverso è dovuta al fatto che l'IFICF agisce ormai da organo per la sicurezza secondo la LCSic e in quanto tale non ha più né compiti né competenze di vigilanza, a parte gli aspetti concernenti la sicurezza tecnica. Di conseguenza né l'inchiesta né il giudizio delle infrazioni possono essere affidati all'Ispettorato.

*Art. 63 cpv. 1*

La disposizione transitoria deve essere adeguata a seguito delle modifiche dovute alla LCSic.

## **2.2.3                    Legge sulla circolazione stradale**

### **2.2.3.1                Parte generale**

I compiti di sicurezza nel campo d'applicazione della legge sulla circolazione stradale spettano in gran parte ai Cantoni; nella maggior parte dei casi, i Cantoni stessi effettuano i controlli dei veicoli a motore. A tal fine dispongono delle infrastrutture e delle risorse di personale necessarie. Nella prassi, questi controlli ufficiali si sono mostrati validi dal punto di vista della sicurezza. Solo pochissimi incidenti sono dovuti a difetti tecnici di veicoli. I Cantoni hanno pertanto respinto un cambiamento del sistema che prevedeva la rinuncia ai controlli. Nella misura in cui i controlli e gli esami spettano ai Cantoni, il settore dei veicoli a motore è dunque escluso dal campo d'applicazione della LCSic. In questo contesto la LCSic si applicherà solo ai casi in cui l'esame e il controllo spettano alla Confederazione. Ciò significa concretamente che la LCSic si applica all'approvazione del tipo dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e al trasporto di merci pericolose. In questi due ambiti, le modalità sono ampiamente disciplinate a livello internazionale. La LCSic è conforme a queste regolamentazioni. Se necessario, i dettagli dovranno essere regolati a livello di ordinanza.

### **2.2.3.2                Commento ai singoli articoli**

*Art. 8a*

In virtù di questo nuovo articolo, la LCSic si applica all'approvazione del tipo dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e al trasporto di merci pericolose. In tutto l'ambito della sicurezza dei veicoli a motore, l'applicazione della LCSic è dunque molto limitata. L'organo per la sicurezza fa parte dell'Ufficio federale delle strade.

*Art. 12 cpv. 1<sup>bis</sup>*

Il nuovo capoverso 1<sup>bis</sup> stabilisce il nesso con le pertinenti procedure previste dalla LCSic, cioè la procedura mediante dichiarazione di sicurezza e quella mediante certificato di sicurezza. Nella prassi non cambierà quasi niente dato che questo settore è ampiamente disciplinato da norme internazionali. L'Ufficio federale delle strade continuerà ad accordare l'approvazione del tipo. Come nel passato, l'approvazione non sarà limitata agli aspetti della sicurezza tecnica, ma comprenderà anche aspetti relativi alla protezione dell'ambiente (rumore, gas di scarico). L'Ufficio federale potrà rilasciare l'approvazione del tipo solo se saranno disponibili i necessari attestati. Le esigenze da soddisfare non sono disciplinate dalla LCSic, ma dal diritto della circolazione stradale.

*Art. 30*

*Cpv. 5*

Attualmente, il trasporto di merci pericolose è regolato dal Consiglio federale che, a tal proposito, si basa ampiamente su prescrizioni internazionali. La nuova regolamentazione tocca anche l'esame dei veicoli a motore e dei contenitori utilizzati per il trasporto di merci pericolose. Di conseguenza anche in questo contesto deve essere effettuata un'attribuzione alle procedure di esame e di controllo della sicurezza previste dalla LCSic. Il nuovo capoverso 5 dichiara applicabili la procedura mediante dichiarazione di sicurezza e quella mediante certificato di sicurezza. Il Consiglio federale decide sull'attribuzione alle procedure in base ai criteri dell'articolo 5 LCSic.

Se concernono il controllo dei contenitori e dei veicoli a motore speciali, i compiti relativi al trasporto di merci pericolose, ad eccezione dei controlli successivi della polizia (controlli stradali), sono oggi svolti dall'Ispettorato federale delle materie pericolose (EGI). I compiti non comprendono unicamente il controllo tecnico propriamente detto, ma anche il rilascio di autorizzazioni del tipo per le prime immatricolazioni e – dopo un controllo periodico – per l'ulteriore impiego dei contenitori e dei veicoli. All'EGI sono stati dunque affidati compiti di sovranità nazionale che dovrà continuare a svolgere anche in futuro. La LCSic implica tuttavia una nuova ripartizione dei ruoli tra i differenti attori alla luce della LCSic. L'organo per la sicurezza nell'ambito delle materie pericolose è l'Ufficio, che deve assumere i compiti affidati a questo organo dalla LCSic, mentre il controllo successivo continua ad essere assicurato dalla polizia. Dato che esegue gli esami, l'EGI assumerà lo statuto di organismo indipendente.

*Cpv. 6*

Dato che nello stesso tempo l'EGI assicura ancora determinati compiti di sovranità, è giustificato conferirgli lo statuto di organismo designato. Questo statuto deve tuttavia poter essere riconosciuto anche ad altri organismi (per es. per l'esame del tipo di contenitori di sostanze radioattive). La posizione dell'EGI e di altri organismi è perfettamente giustificata nel contesto internazionale e può essere paragonata a quella di organismi esteri corrispondenti.

Per questo motivo è autorizzata la delega di compiti a terzi da parte del Dipartimento.

## **2.2.4 Legge sulle ferrovie**

### **2.2.4.1 Parte generale**

Il 23 febbraio 2005, il Consiglio federale ha approvato e trasmesso al Parlamento il messaggio sulla riforma delle ferrovie 2, nell'ambito del quale era prevista anche una revisione della legge sulle ferrovie. Dato che il Parlamento ha rinviato il progetto al Consiglio federale nella sessione invernale 2005, le modifiche della legge sulle ferrovie previste nell'ambito della riforma delle ferrovie 2 non sono prese in considerazione qui di seguito. Le modifiche proposte si basano pertanto sulle disposizioni vigenti della legge sulle ferrovie.

### **2.2.4.2 Commento ai singoli articoli**

#### *Art. 10 cpv. 1<sup>bis</sup> e 3*

In virtù di questa disposizione, l'esame e il controllo della sicurezza tecnica rientrano nel campo di applicazione della LCSic (cpv. 1<sup>bis</sup>). In virtù del capoverso 3, l'organo per la sicurezza fa parte dell'Ufficio federale. A livello di organizzazione, devono essere rispettate le esigenze dell'articolo 6 LCSic.

#### *Art. 17*

##### *Cpv. 2<sup>bis</sup>*

In virtù dell'articolo 2 capoverso 2 LCSic, l'assegnazione di impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza o componenti alle procedure di controllo della sicurezza e la definizione delle autorizzazioni richieste sono disciplinate nelle corrispondenti leggi speciali. In questo contesto si deve tenere conto della probabilità e delle potenziali conseguenze di un incidente (art. 5 LCSic).

La determinazione uniforme di una procedura di controllo della sicurezza per tutti i tipi di impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti non è adeguata nell'ambito delle ferrovie. La procedura applicabile deve pertanto essere definita a livello di ordinanza conformemente ai criteri menzionati e tenendo conto della rinuncia ai controlli preventivi, principio ampiamente applicato nell'ambito della riorganizzazione del controllo della sicurezza. Le persone interessate dovranno essere coinvolte nella definizione delle procedure applicabili, cioè nell'elaborazione della nuova ordinanza. La legge prevede che si debba scegliere tra la procedura basata su una dichiarazione di sicurezza e quella basata su un certificato di sicurezza.

##### *Cpv. 5*

Per tutte le attività delle autorità previste all'articolo 17, si applica il principio secondo cui l'organo per la sicurezza deve essere sentito, nella misura in cui si pongono questioni concernenti la sicurezza tecnica.

#### *Art. 18m cpv. 2<sup>bis</sup>*

Nella misura in cui nell'ambito della consultazione prevista all'articolo 18m capoverso 2 Lferr si pongono questioni relative alla sicurezza tecnica, è logico sentire

oltre all'Ufficio federale, anche l'organo per la sicurezza, che è specializzato in sicurezza tecnica.

*Art. 18w cpv. 2*

L'Ufficio federale dei trasporti rilascia l'autorizzazione d'esercizio se le prescrizioni pertinenti sono rispettate. Per quel che concerne la sicurezza tecnica, questa condizione è soddisfatta se la dichiarazione o il certificato di sicurezza richiesto è disponibile.

*Art. 18x*

Il rilascio di un'approvazione del tipo è attualmente disciplinato unicamente a livello di ordinanza (art. 7 dell'ordinanza sulle ferrovie). Correttamente dovrebbe però essere disciplinato a livello di legge. Rispetto alla disposizione dell'ordinanza, la possibilità di ottenere un'approvazione del tipo è stata ampliata. La prova della sicurezza tecnica implica ora una dichiarazione o un certificato di sicurezza conformemente alla LCSic.

*Art. 21 cpv. 1*

Cfr. il commento all'articolo 18m capoverso 2<sup>bis</sup> Lferr.

*Art. 48 cpv. 2 e 2<sup>bis</sup>*

Cfr. il commento all'articolo 18m capoverso 2<sup>bis</sup> Lferr.

## **2.2.5 Legge federale sui binari di raccordo ferroviario**

*Art. 17*

*Cpv. 1*

Nell'ambito della riforma delle ferrovie I, i compiti assunti fino ad allora dalle FFS quale stabilimento della Confederazione erano stati trasferiti all'Ufficio federale dei trasporti. Ci si era però dimenticati di introdurre la corrispondente modifica nella legge sui binari di raccordo ferroviario. A questa dimenticanza si pone ora rimedio.

*Cpv. 2*

Corrisponde essenzialmente all'attuale capoverso 3; il secondo periodo può essere cancellato perché i controlli e l'adozione di provvedimenti sono disciplinati nella LCSic.

*Cpv. 3 e 4*

Cfr. il commento all'articolo 10 capoverso 1<sup>bis</sup> e 3 Lferr.

*Cpv. 5*

Cfr. il commento all'articolo 17 capoverso 2<sup>bis</sup> Lferr.

*Art. 19 cpv. 2*

Il riferimento alla procedura da adottare viene rettificato all'articolo 19 capoverso 2. Determinante è l'articolo 18m Lferr.

## **2.2.6 Legge federale sugli impianti a fune**

### **2.2.6.1 Parte generale**

Gli adeguamenti della legge federale sugli impianti a fune richiesti dalla LCSic si basano sul disegno di legge che il Consiglio federale ha approvato e trasmesso al Parlamento il 22 dicembre 2004. Se il Parlamento modifica questo progetto, il disegno di LCSic deve essere adeguato di conseguenza.

### **2.2.6.2 Commento ai singoli articoli**

*Art. 3 cpv. 1<sup>bis</sup>*

In virtù di questa disposizione, l'esame e il controllo della sicurezza tecnica sono retti dalla LCSic.

*Art. 6*

Cfr. il commento all'articolo 17 capoverso 2<sup>bis</sup> Lferr.

Il capoverso 2 può essere abrogato. I criteri da soddisfare per la prova della sicurezza sono ora regolati nella LCSic e a livello di ordinanza.

*Art. 17 cpv. 2 e 3 lett. a*

L'attuale capoverso 2 deve essere abrogato.

La prova della sicurezza deve ora essere fornita mediante dichiarazioni o attestati di sicurezza. L'organo per la sicurezza effettua questo controllo unicamente in mancanza di organismi indipendenti. L'articolo 8 capoverso 3 LCSic disciplina tali casi e prevede di effettuare l'esame sotto il profilo del rischio in mancanza di adeguate prescrizioni sulla sicurezza.

La lettera a del capoverso 3 deve essere adeguata alle esigenze della LCSic. Perché possa essere rilasciata l'autorizzazione d'esercizio, devono essere disponibili le dichiarazioni o i certificati di sicurezza necessari.

*Art. 22 cpv. 2*

In virtù di questo nuovo capoverso, l'organo per la sicurezza fa parte dell'Ufficio federale. A livello di organizzazione, devono essere rispettate le esigenze dell'articolo 6 LCSic.

### *Art. 26*

Dato che l'organo per la sicurezza fa parte dell'UFT, le sue decisioni sono considerate decisioni di quest'ultimo che possono essere impugnate direttamente con ricorso al Tribunale amministrativo federale.

### *Art. 28*

Questa disposizione può essere notevolmente semplificata. La LCSic è applicabile all'ambito degli impianti a fune e le competenze attribuite al Consiglio federale nell'attuale disposizione vi sono già disciplinate.

### *Art. 29*

L'attuale articolo dev'essere abrogato. Questa materia è ora disciplinata nella LCSic.

## **2.2.7 Legge sul trasporto pubblico**

### **2.2.7.1 Parte generale**

Il 23 febbraio 2005, il Consiglio federale ha approvato e trasmesso al Parlamento il messaggio sulla riforma delle ferrovie 2, nell'ambito del quale si prevedeva anche una revisione della legge sul trasporto pubblico. Dato che il Parlamento ha rinviato il progetto al Consiglio federale nella sessione invernale 2005, le modifiche della legge sul trasporto pubblico previste nell'ambito della riforma delle ferrovie 2 non sono prese in considerazione qui di seguito. Le modifiche proposte si basano pertanto sulle disposizioni vigenti della legge sul trasporto pubblico.

### **2.2.7.2 Commento ai singoli articoli**

#### *Art. 4 (nuovo)*

L'articolo 4 della legge sul trasporto pubblico disciplinerà d'ora in poi il trasporto di merci pericolose nei trasporti pubblici. Il capoverso 1 crea la base legale, sinora insufficiente, delle regolamentazioni esistenti a livello di ordinanza del Consiglio federale o del Dipartimento. Il nuovo capoverso 2 dichiara la LCSic applicabile all'esame e al controllo della sicurezza tecnica in questo ambito. Si applicano le procedure basate su una dichiarazione o su un certificato di sicurezza. Le modalità saranno disciplinate nell'ordinanza. Secondo il capoverso 4, l'organo per la sicurezza fa parte dell'Ufficio federale dei trasporti. A livello di organizzazione, devono essere rispettate le esigenze dell'articolo 6 LCSic. Per il resto, si rimanda alle spiegazioni relative all'articolo 30 LCStr. Le regole prescritte per il trasporto di merci pericolose su strada sono valide anche per il trasporto ferroviario di queste merci. Il controllo successivo è tuttavia assicurato in questo caso dall'organo per la sicurezza dell'Ufficio federale dei trasporti.

## 2.2.8 Legge sulla navigazione interna

### *Art. 7a*

Sinora non vi era una vera disposizione sulla vigilanza nell'ambito della navigazione (legge federale del 3 ottobre 1975 sulla navigazione interna<sup>24</sup> [LNI]). Questa lacuna è ora colmata e l'Ufficio federale dei trasporti è esplicitamente previsto come autorità di vigilanza (con riserva dell'art. 8 cpv. 5). La sovranità dei Cantoni sulle acque non ne è toccata (cfr. art. 3 segg. LNI). In virtù del capoverso 2, l'esame e il controllo della sicurezza tecnica sono retti dalla LCSic.

L'organo per la sicurezza è integrato nell'Ufficio federale dei trasporti. A livello di organizzazione, devono essere rispettate le esigenze dell'articolo 6 LCSic.

### *Art. 8 cpv. 3*

Il capoverso 3 dichiara applicabile agli impianti portuali la procedura di vigilanza sulla sicurezza basata su una dichiarazione di sicurezza. L'assegnazione definitiva di (tutti) gli impianti portuali previsti al capoverso 1 a questa procedura a livello di legge è giustificata. La probabilità e le potenziali conseguenze di un incidente in questo settore sono inferiori rispetto a quelle della maggior parte degli impianti ferroviari. È pertanto giustificato limitarsi a chiedere all'esercente di impianti portuali una dichiarazione di sicurezza.

### *Art. 11a*

Cfr. il commento all'articolo 17 capoverso 2<sup>bis</sup> Lferr.

Diversamente dall'articolo 17 Lferr, questa disposizione si applica unicamente ai «veicoli», cioè ai battelli. Si dovrà definire a livello di ordinanza se applicare la procedura di esame e di controllo della sicurezza basata su dichiarazione di sicurezza o quella basata su un certificato di sicurezza.

Anche l'organo per la sicurezza dei battelli è integrato nell'Ufficio federale dei trasporti. Cfr. il commento all'articolo 7a.

### *Art. 12*

L'espressione «esame del tipo» è sistematicamente sostituita con quella di «approvazione del tipo» in tutti gli ambiti toccati dalla LCSic. La procedura concernente l'approvazione del tipo è disciplinata dalla LCSic; la decisione se applicare la procedura basata su una dichiarazione di sicurezza o quella basata su un certificato di sicurezza è affidata al Consiglio federale.

### *Art. 14*

L'esame ufficiale è sostituito con il sistema di esame previsto dalla LCSic. Spetterà al Consiglio federale stabilire la periodicità della presentazione di dichiarazioni e certificati di sicurezza.

<sup>24</sup> RS 747.1

## **2.2.9 Legge sulla navigazione aerea**

### **2.2.9.1 Parte generale**

La situazione del settore aeronautico è particolare nella misura in cui la vigilanza sulla sicurezza tecnica è ormai ampiamente disciplinata a livello europeo. Questo trasferimento è dovuto alla creazione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA), a cui la Svizzera intende partecipare. Il 25 maggio 2005, il Consiglio federale ha approvato e trasmesso il relativo messaggio al Parlamento. Il 16 dicembre 2005, l'Assemblea federale ha approvato la partecipazione all'AESA e adottato la revisione della legge sulla navigazione aerea necessaria a tal fine. Si dovranno dunque sottoporre alla LCSic unicamente gli ambiti che non saranno (ancora) di competenza dell'AESA. Ciò spiega l'applicazione solo parziale della LCSic al settore aeronautico.

### **2.2.9.2 Commento ai singoli articoli**

*Art. 3 cpv. 2, 2<sup>bis</sup> e 2<sup>ter</sup>*

*Cpv. 2*

L'Ufficio federale resta responsabile della vigilanza diretta.

*Cpv. 2<sup>bis</sup>*

L'esame e il controllo della sicurezza tecnica sono retti dalla LCSic.

*Cpv. 2<sup>ter</sup>*

L'organo per la sicurezza è integrato nell'Ufficio federale dell'aviazione civile. La separazione organizzativa richiesta dall'articolo 6 LCSic è già realizzata.

*Art. 37a cpv. 2*

Questa disposizione si riferisce alla pianificazione e alla costruzione di impianti aeroportuali, che sono attribuiti alle procedure della LCSic. L'assegnazione a scelta alle due procedure deve essere operata nell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1) in base ai criteri elencati nella LCSic.

*Art. 57 cpv. 4*

L'esame e il controllo della sicurezza tecnica nell'ambito della costruzione, dell'immissione sul mercato e dell'esercizio di aeromobili e di parti di aeromobili sono sottoposti alle procedure di esame e controllo mediante dichiarazione o certificato di sicurezza se la vigilanza non è di competenza dell'AESA. Le modalità sono disciplinate a livello di ordinanza.

*Art. 58 cpv. 1<sup>bis</sup>*

L'esame e il controllo della sicurezza tecnica nell'ambito del controllo della navigabilità sono retti dalle procedure di vigilanza sulla sicurezza mediante dichiarazione o certificato di sicurezza se la vigilanza non è di competenza dell'AESA. Le modalità sono disciplinate a livello di ordinanza.

## **2.2.10 Legge sulla radioprotezione**

È generalmente ammesso che, rispetto alla LRaP, la LENU sia una legge speciale (cfr. messaggio LENU, n. 1.3.1). La LRaP si applica per quanto la LENU non contenga prescrizioni speciali concernenti la radioprotezione. Attualmente, la DSN assume la vigilanza sulla radioprotezione negli impianti nucleari, al centro di raccolta della Confederazione per scorie radioattive, in caso di indagini geologiche ai sensi dell'articolo 35 e seguenti LENU e di ricezione o spedizione di materie radioattive in provenienza da o a destinazione di impianti nucleari. La LCSic non cambierà questa attribuzione dei compiti. Perché la LCSic si applichi anche alla radioprotezione, è necessario precisarlo all'articolo 3 lettera a LRaP.

## **2.2.11 Legge sugli impianti di trasporto in condotta**

### **2.2.11.1 Parte generale**

La LCSic implica tante modifiche da richiedere una revisione totale della legge sugli impianti di trasporto in condotta (LITC). Le ragioni non sono i cambiamenti materiali ma gli aspetti formali e di tecnica legislativa. In effetti le modifiche indotte dalla LCSic non si possono integrare, sul piano puramente formale, nell'attuale struttura della LITC.

Rispetto alla LITC attuale, i cambiamenti formali si limitano agli ambiti in cui la LCSic introduce nuove procedure di controllo della sicurezza o nuove competenze in materia di esame e controllo della sicurezza tecnica e di creazione di un organo per la sicurezza. Tutte le altre disposizioni sono riprese della legge attuale, in gran parte addirittura alla lettera. Di conseguenza, le prescrizioni che regolano la procedura di approvazione dei piani (art. 21–32 attuali), la responsabilità civile e l'assicurazione (art. 33–39 attuali) e le disposizioni d'esecuzione (art. 44–52 attuali) restano praticamente immutate. Per contro, le disposizioni concernenti il campo d'applicazione (art. 1 attuale), la vigilanza (art. 16 attuale), le disposizioni generali sulla costruzione degli impianti di trasporto in condotta (art. 2 e 18–20 attuali) e l'esercizio (art. 30–32c attuali) sono state riformulate anche se conservano essenzialmente il loro contenuto materiale.

### **2.2.11.2 Commento ai singoli articoli**

#### *Art. 1*

#### *Cpv. 1*

L'oggetto, il campo d'applicazione e lo scopo della legge sugli impianti di trasporto in condotta sono riformulati. La definizione complicata del campo d'applicazione, i cui dettagli e rimandi non erano più conformi alle attuali esigenze in materia legislative, è stata adattata. Il campo d'applicazione della legge può essere descritto in modo molto più semplice grazie alle nuove prescrizioni che regolano l'approvazione dei piani come pure l'esame e il controllo della sicurezza tecnica. Il capoverso 1 stabilisce il principio secondo cui la legge si applica per tutte le condotte che servo-

no al trasporto di combustibili e di carburanti liquidi o gassosi nonché per i relativi impianti accessori.

#### *Cpv. 2*

Sono escluse dal campo d'applicazione unicamente le condotte all'interno di impianti industriali. Inoltre, il Consiglio federale non potrà più precisare il campo d'applicazione della legge in singoli settori (cpv. 4 attuale). Per definire tale campo, l'ordinanza deve precisare unicamente le nozioni di «*impianto accessorio*» e di «*impianto industriale*».

La competenza decisionale del Consiglio federale in caso di divergenze di opinioni sul campo d'applicazione della legge (cpv. 5 attuale) non è più necessaria. La definizione dell'oggetto e del campo d'applicazione nei capoversi 1 e 2 non lascia spazio all'interpretazione.

#### *Cpv. 3*

Scopo di questa disposizione è che gli impianti di trasporto in condotta siano costruiti ed esercitati in modo sicuro e nel rispetto dell'ambiente.

#### *Art. 2*

L'Ufficio federale dell'energia (UFE) è responsabile dell'approvazione dei piani degli impianti di trasporto in condotta con una pressione d'esercizio massima superiore a 5 bar. L'organo per la sicurezza, cioè l'Ispettorato federale degli oleo- e gasdotti, è l'autorità di approvazione se vanno valutati aspetti meramente tecnici e non è necessaria una ponderazione con altri interessi, ad esempio interessi ambientali, finanziari o di terzi.

La lettera c disciplina in modo molto semplice le competenze sinora poco chiare dei Cantoni: i Cantoni sono responsabili dell'approvazione dei piani degli impianti di trasporto in condotta con una pressione d'esercizio massima fino a 5 bar. Essi designano le autorità competenti.

#### *Art. 3*

Questa disposizione corrisponde all'attuale articolo 2. Il capoverso 2 viene precisato nella misura in cui unicamente l'approvazione dei piani degli impianti di trasporto in condotta con una pressione d'esercizio massima superiore a 5 bar è sottoposta alle prescrizioni in materia di procedura della LCSic. Per gli impianti con una pressione d'esercizio massima fino a 5 bar è applicabile secondo l'articolo 29 il diritto procedurale cantonale. È tuttavia necessaria un'approvazione dei piani anche per questi impianti «cantionali».

#### *Art. 4*

Le condizioni per l'approvazione dei piani sono riformulate conformemente alle esigenze valide per altri tipi di infrastrutture. È determinante che l'impianto previsto corrisponda allo stato della tecnica e alle esigenze della legislazione federale. Questa formulazione permette di rinunciare all'enumerazione dei motivi di rifiuto dell'attuale articolo 3 capoverso 1 nonché alla disposizione che vieta il rifiuto dell'approvazione dei piani per motivi diversi da quelli menzionati (art. 3 cpv. 2 attuale). L'interesse pubblico dei Cantoni e della Confederazione (sicurezza, neutra-

lità e approvvigionamento economico del Paese compresi) nonché gli altri tipi di infrastrutture sono in ogni caso presi in considerazione nella valutazione globale necessaria per l'approvazione dei piani.

#### *Art. 5*

Questo articolo precisa espressamente che compete al Consiglio federale fissare le esigenze fondamentali in materia di protezione dell'uomo e dell'ambiente. Tale obbligo è talmente importante da richiedere di essere menzionato esplicitamente.

#### *Art. 6*

Il capoverso 1 dichiara la LCSic applicabile all'esame e al controllo della sicurezza tecnica degli impianti di trasporto in condotta con una pressione d'esercizio massima superiore a 5 bar. Il capoverso 2 designa l'Ispettorato federale degli oleo- e gasdotti come l'organo per la sicurezza ai sensi della LCSic. Il capoverso 3 dichiara applicabile al controllo della sicurezza tecnica per l'approvazione dei piani, la costruzione e l'esercizio degli impianti di trasporto in condotta con una pressione d'esercizio massima superiore a 5 bar (lett. a) la procedura mediante controllo ufficiale conformemente alla LCSic. Per gli impianti con pressione d'esercizio massima fino a 5 bar, il Cantone decide come deve essere garantito il rispetto delle prescrizioni tecniche di sicurezza (lett. b).

Secondo il capoverso 4 gli obblighi di collaborazione di cui all'articolo 22 LCSic, già sanciti nel diritto vigente, sono validi anche per gli esercenti di impianti di trasporto in condotta con pressione d'esercizio massima fino a 5 bar.

#### *Art. 7*

##### *Cpv. 1*

I documenti necessari devono essere presentati all'autorità di approvazione. Il richiedente deve dunque decidere se si tratta di una questione meramente tecnica che può essere regolata direttamente dall'organo per la sicurezza.

##### *Cpv. 2*

L'autorità di approvazione controlla la domanda dal punto di vista formale.

#### *Art. 8*

Il diritto di espropriazione resta riservato agli esercenti che ne erano già al beneficio, cioè le imprese che presentano domande di approvazione dei piani che un'autorità federale deve approvare. Secondo la nuova terminologia si tratta degli esercenti di impianti con una pressione d'esercizio massima superiore a 5 bar. Negli altri casi, il diritto di espropriazione è retto dal diritto cantonale.

#### *Art. 9–19*

Gli articoli 9–15 e 17–19 riprendono quasi alla lettera gli attuali articoli 21a–27 e l'articolo 16 riprende il contenuto dell'attuale articolo 11. Il solo cambiamento materiale in questo contesto concerne il picchettamento (art. 9). Secondo il tenore della disposizione (art. 21a attuale), unicamente il tracciato degli impianti di traspor-

to in condotta deve essere oggetto del picchettamento. Tuttavia, dovrebbe essere evidenziato anche il tracciato degli impianti accessori. Questa lacuna della legislazione è ora corretta. Ogni commento si rivela superfluo dato che non vi sono cambiamenti rispetto al diritto attuale, a parte la designazione delle autorità interessate.

Una precisazione è opportuna anche per l'articolo 14 capoverso 3. Dato che in futuro anche l'organo per la sicurezza avrà in certi casi competenza decisionale, si deve precisare che le sue decisioni possono essere impugnate presso il Tribunale amministrativo federale. L'istituzione di un'autorità di ricorso supplementare non si impone. Nel diritto di procedura amministrativa, ci si sforza generalmente di limitare a tre le vie di ricorso, cosa garantita dalla soluzione adottata. Eventuali incertezze in merito alla competenza delle due autorità di approvazione devono essere eliminate nell'ambito di uno scambio di opinioni. A tal fine, non è necessario l'Ufficio federale quale autorità di ricorso supplementare. In questo contesto, l'organo per la sicurezza si guarderà bene, in caso di dubbi, dal ritenersi competente essendo tenuto a limitarsi all'esame meramente tecnico della sicurezza. Non appena sono in gioco interessi di terzi – ma può anche trattarsi della questione della proporzionalità di una misura tecnica supplementare – la valutazione non compete più all'organo per la sicurezza.

#### *Art. 20*

Questa disposizione sostituisce l'attuale articolo 28. L'organo per la sicurezza interviene al posto dell'Ufficio federale in qualità di autorità di approvazione per le costruzioni di terzi (cpv. 1). Inoltre, il tenore è semplificato, perché ogni incrocio può compromettere la sicurezza della condotta e rientra pertanto nella fattispecie di cui alla lettera b attuale. Per contro, la competenza di far esaminare l'impatto dei progetti di costruzione di terzi sull'impianto di trasporto in condotta è nuova. Si dovrà decidere caso per caso chi deve sopportare i costi dell'operazione (cpv. 2).

#### *Art. 21*

L'attuale articolo 29 è ripreso tale e quale nell'articolo 21.

#### *Art. 22*

L'esistenza di un regolamento d'esercizio figurerà d'ora in poi esplicitamente quale condizione per il rilascio dell'autorizzazione d'esercizio. Per il resto, questa disposizione corrisponde all'articolo 30 attuale.

#### *Art. 23*

Corrisponde all'attuale articolo 13 e regola l'obbligo dell'esercente di impianti di trasporto in condotta di effettuare trasporti per terzi.

#### *Art. 24–26*

Le altre prescrizioni relative all'esercizio degli impianti di trasporto in condotta corrispondono ampiamente alla legislazione attuale (art. 31–32c). Il nuovo articolo 25 riprende la disposizione attuale sulle misure di protezione e sull'equipaggiamento supplementare (art. 18 attuale). Gli adeguamenti materiali concernono i destinatari delle informazioni sull'esercizio dell'impianto di trasporto in condotta.

Pertanto, in caso di incidente o di fuga di gas, si avviserà immediatamente l'autorità nella cui competenza rientra l'adozione di provvedimenti immediati. Oltre ai servizi d'allarme cantonali, si tratta dell'Ispettorato federale degli oleo- e gasdotti quale organo per la sicurezza (art. 26 cpv. 2) e non più l'Ufficio federale (art. 32 attuale).

#### *Art. 27*

##### *Cpv. 1*

Se l'esercizio di un impianto deve essere sospeso perché sono venute a mancare le condizioni dell'autorizzazione, si dovrà informare non solo l'Ufficio federale (autorità di approvazione), ma anche l'Ispettorato federale degli oleo- e gasdotti quale organo per la sicurezza.

Per il resto, questa disposizione corrisponde ampiamente all'articolo 32a attuale.

##### *Cpv. 2*

Questa disposizione permette all'autorità di approvazione o all'autorità di autorizzazione di intervenire se l'esercente non osserva le disposizioni della legge, dell'approvazione dei piani o dell'autorizzazione d'esercizio.

Si può rinunciare all'attuale capoverso 3 dell'articolo 32a poiché il diritto di essere sentiti è già garantito dalle prescrizioni di procedura generali.

#### *Art. 28*

##### *Cpv. 1*

Ora sono regolati dettagliatamente anche la cessazione dell'esercizio e lo smantellamento di un impianto di trasporto in condotta. Dopo la cessazione dell'esercizio, l'impianto non deve essere abbandonato a se stesso. Chi l'ha costruito è tenuto ad assicurarne la disattivazione a regola d'arte e, se possibile, a ripristinare lo stato precedente.

##### *Cpv. 2*

L'esercente dell'impianto dovrà presentare all'autorità di approvazione una domanda di cessazione dell'esercizio dimostrando che i lavori di disattivazione e di smantellamento sono eseguiti secondo lo stato della tecnica e sono compatibili con la protezione dell'ambiente. Se necessario, l'autorità di approvazione consulta l'Ispettorato federale degli oleo- e gasdotti per le questioni di sicurezza tecnica.

##### *Cpv. 3*

La cessazione dell'esercizio e lo smantellamento dell'impianto saranno disciplinati da una procedura conforme alle regole della procedura di approvazione dei piani.

##### *Cpv. 4*

L'impianto deve sempre essere smantellato quando lo esige un interesse pubblico. Devono essere presi in considerazione anche gli interessi del proprietario fondiario.

#### *Art. 29 e 30*

L'attuale regolamentazione delle competenze dei Cantoni nell'ambito degli impianti di trasporto in condotta (art. 41 e 42) è ripresa sostanzialmente negli articoli 29 e 30.

#### *Art. 31–37*

Le disposizioni relative alla responsabilità civile e all'obbligo di assicurazione sono riprese tali e quali dal diritto attuale. Unica modifica, all'articolo 32, la copertura assicurativa minima prescritta è adeguata alle somme attualmente in vigore per rischi analoghi: 50 milioni di franchi per gli oleodotti, 25 milioni per i gasdotti.

#### *Art 38*

Questo articolo regola le competenze in materia di vigilanza. Gli impianti di trasporto in condotta con una pressione massima superiore a 5 bar sottostanno alla vigilanza della Confederazione (cpv. 1). Per quanto rientra nella competenza della Confederazione, sono designate anche le autorità responsabili. Il capoverso 2 delega la vigilanza all'Ufficio federale dell'energia.

Infine, secondo il capoverso 3 gli impianti di trasporto in condotta con una pressione d'esercizio massima fino a 5 bar sottostanno alla vigilanza dei Cantoni e all'alta vigilanza della Confederazione, la quale è esercitata dall'Ufficio federale dell'energia.

#### *Art. 39*

Secondo il diritto attuale, gli esercenti di impianti di trasporto con una pressione d'esercizio massima superiore a 5 bar devono informare regolarmente di propria iniziativa l'Ufficio federale competente. In futuro dovranno presentare queste informazioni unicamente su domanda dell'Ufficio federale e nella misura da esso stabilita nel singolo caso.

#### *Art. 40–46*

Le fattispecie penali previste dalla legge (attuali art. 44 e 45, nuovi art. 40 e 41) sono unicamente adeguate alla parte generale rivista del Codice penale. Si è tuttavia tenuto conto dell'evoluzione delle condizioni economiche dopo l'entrata in vigore della vecchia legge sugli impianti di trasporto in condotta aumentando i limiti della pena.

Anche le altre disposizioni di questo capitolo sono riprese dal diritto attuale senza modifiche sostanziali. Gli attuali articoli 46–47a sono sostituiti con gli articoli 43–46.

#### *Art. 47*

Come nel diritto attuale, il Consiglio federale è incaricato, con riserva delle competenze cantonali disciplinate al capoverso 2, dell'esecuzione della legge sugli impianti di trasporto in condotta, di cui deve emanare le disposizioni d'esecuzione. Nell'ambito della preparazione dell'ordinanza, si dovrà in particolare esaminare quali controlli non dovranno assolutamente più essere affidati all'organo per la sicurezza. In effetti, si dovrà anche applicare rigorosamente l'idea fondamentale della LCSic di rinunciare nella misura del possibile ai controlli preventivi.

#### *Art. 48*

La revisione totale della legge sugli impianti di trasporto in condotta permette di abrogare la vecchia legge del 4 ottobre 1963.

#### *Art. 49*

Questo articolo riprende le vecchie disposizioni transitorie nella misura in cui sono ancora pertinenti.

#### *Cpv. 6*

In virtù di questo capoverso, per gli impianti esistenti deve essere presentato un rapporto di sicurezza entro cinque dall'entrata in vigore della LCSic. La disposizione garantisce l'elaborazione entro un termine ragionevole di un inventario degli impianti esistenti. Il termine può essere prolungato su domanda se l'impresa prova che ragioni oggettive hanno impedito di finire entro i termini i lavori iniziati per tempo per la realizzazione di un rapporto di sicurezza. Il termine di 5 anni non significa che si debba preparare un rapporto di sicurezza ogni 5 anni. La periodicità sarà regolata per via di ordinanza.

#### *Art. 50*                      Referendum ed entrata in vigore

La legge sottostà al referendum facoltativo. Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore.

### **3                                      Ripercussioni**

#### **3.1                                    Per la Confederazione**

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

Finora gran parte dei compiti riguardanti il controllo della sicurezza tecnica è stata svolta dalla Confederazione. Ciò significa che quest'ultima assumeva anche le relative spese. La LCSic permette ormai di rinunciare a un'ampia parte dei controlli preventivi svolti finora dagli organi statali. Invece, affida un numero sempre maggiore di mansioni di sicurezza a costruttori, committenti, gestori e terzi indipendenti. Tuttavia, il trasferimento dei compiti comporta anche il trasferimento dei costi: grazie alla LCSic dunque, vengono ridotti i costi delle attività di supervisione dello Stato.

Il finanziamento del controllo della sicurezza per mezzo di emolumenti ai sensi della nuova legge è già stato spiegato esaurientemente al numero 1.6.

In alcuni settori parziali si registreranno singole uscite per l'attuazione della riorganizzazione e della redistribuzione dei compiti, soprattutto laddove ne vengono assunti nuovi (UFE, UFAM). È necessario tener conto anche delle spese per l'informatica (trasferimento di dati).

### **3.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale**

Poiché la LCSic delega determinati compiti di controllo agli organi indipendenti, ai costruttori e ai gestori di impianti, veicoli, apparecchi, il fabbisogno di personale della Confederazione si riduce in conseguenza. Sarà possibile quantificare esattamente questa diminuzione solo dopo l'attribuzione definitiva alle varie procedure e a seconda dell'intensità dei controlli da parte dell'organo per la sicurezza.

D'altra parte, è indispensabile aumentare gli effettivi laddove la Confederazione deve assumere nuovi compiti. Tuttavia, gli aumenti sono compensati dalle riduzioni presso le autorità di vigilanza cantonali, rispettivamente presso gli organi federali incaricati di svolgere compiti statali (ESTI).

Sono necessari posti supplementari nel settore di attività dell'UFE per garantire effettivi sufficienti per i nuovi incarichi di vigilanza sugli impianti di accumulazione di piccole dimensioni, di partecipazione all'accreditamento e di esecuzione dei controlli. Attualmente, questi incarichi sono svolti dai Cantoni.

Determinati posti dell'Ispettorato federale degli impianti a corrente forte saranno trasferiti all'UFE (cfr. in proposito n. 2.2.2.1) cui spetterà approvare i piani quando è necessario esaminare altri aspetti oltre a quelli riguardanti la mera sicurezza tecnica. Questo compito finora era di competenza dell'Ispettorato.

Infine, l'UFAM deve assumere anch'esso mansioni supplementari. Periodicamente devono essere presentati rapporti di sicurezza per le condotte: ciò implica determinati controlli dato che la valutazione della parte relativa alla protezione in caso di catastrofe rientra nelle competenze dell'Ufficio. Il periodo di transizione per permettere questo cambiamento è stato fissato a cinque anni, perciò le nuove mansioni possono essere integrate poco alla volta. Il fabbisogno concreto verrà determinato in un'ordinanza nel quadro dell'attuazione della LCSic. Attualmente un aumento di personale nel complesso sembra poco probabile. Tuttavia, non può essere escluso a priori. Decisiva sarà soprattutto la disponibilità delle aziende private ad impegnarsi quali uffici accreditati.

## **3.2 Per i Cantoni e i Comuni**

La LCSic non influisce direttamente sulle competenze cantonali e comunali nel campo della sicurezza tecnica. Il testo di legge stabilisce esplicitamente che le procedure della LCSic si applicano solo ai settori di competenza della Confederazione. Il settore degli impianti di accumulazione costituisce un'eccezione, dato che la competenza cantonale viene trasferita alla Confederazione.

## **3.3 Per l'economia**

Ad eccezione della procedura di esame mediante controllo ufficiale, la nuova legge prevede che i controlli materiali della sicurezza vengano trasferiti dalle autorità federali a terzi indipendenti e ad organismi accreditati. Lo Stato si limita dunque all'essenziale. Questa privatizzazione dei compiti permette l'apertura del mercato del controllo della sicurezza tecnica.

Oltre all'esame e al rilascio di documenti da parte di organismi nazionali accreditati, la LCSic permette anche l'esame e il rilascio da parte di organismi internazionali, se soddisfano i criteri sanciti dalla legge.

Il riassetto del controllo della sicurezza comporta che lo Stato deve assumere meno compiti di esame, controllo e vigilanza, poiché in molti settori il controllo della sicurezza viene svolto in base a dichiarazioni e certificati di sicurezza, senza impegno diretto. Il costo dei controlli successivi che devono essere svolti dallo Stato e la vigilanza sugli organismi indipendenti sono probabilmente minori di quelli dell'attività attuale di esame e vigilanza.

Per i committenti, i costruttori ed i gestori di impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti, i costi in determinati settori saranno un poco più elevati di quelli odierni, essenzialmente per due ragioni: da una parte le tariffe chieste oggi dagli uffici statali per i servizi erogati non coprono i costi reali. In alcuni settori le spese di esame e controllo non sono fatturate. In secondo luogo gli esami ed i controlli in alcuni settori sono stati limitati notevolmente a causa della mancanza di personale. Ne consegue che per le persone interessate i costi degli esami di sicurezza sono stati poco elevati. A lungo andare tuttavia questo stato di cose non è ammissibile poiché diminuisce la qualità della sicurezza. Si deve dunque constatare che in determinati settori i costi per i singoli committenti, costruttori e gestori di impianti, veicoli, apparecchi, sistemi di sicurezza e componenti oggi sono troppo bassi e dunque non possono rappresentare un termine di confronto realistico.

Ciononostante i costi della vigilanza sulla sicurezza non aumenteranno in modo straordinario. Grazie al ricorso a organismi indipendenti, in concorrenza tra loro, e al più frequente ricorso alle dichiarazioni di sicurezza del costruttore o del gestore invece dei controlli svolti da terzi, i costi necessari a garantire la sicurezza tecnica non dovrebbero aumentare troppo. Svitati Paesi hanno già fatto ricorso a organismi indipendenti in vari settori. Il mercato funziona e i costi sono accettabili. Nei settori in cui i produttori e i gestori devono presentare dichiarazioni di sicurezza, questo obbligo non comporta aumenti rilevanti poiché già oggi essi devono garantire la sicurezza degli impianti, dei veicoli, degli apparecchi, dei sistemi di sicurezza e delle componenti nonostante i controlli statali. Quando possibile, nel determinare la procedura adeguata nella legislazione speciale, se non viene stabilita in un'ordinanza, è stata scelta la dichiarazione autonoma (la dichiarazione di sicurezza). Laddove ciò non è stato possibile per motivi di sicurezza, si è optato soprattutto per il controllo da parte di privati. Ciò significa che in molti casi l'esecuzione della legge è stata semplificata: infatti le dichiarazioni di sicurezza non devono essere presentate in ogni caso, ma spesso solo su richiesta delle autorità di controllo.

Dunque, il timore che la riorganizzazione causi un aumento notevole e ingiustificato dei costi per i committenti, i costruttori ed i gestori non è fondato. I costi aumentano nei settori in cui attualmente vengono prelevati emolumenti che non coprono le spese; in futuro è necessario rinunciare a queste forme di agevolazione. Se si ritiene che in determinati settori le spese di esame e controllo devono essere sostenute dallo Stato e non da chi le ha causate, sarà sempre possibile stabilire regole di questo genere. Tuttavia queste dovranno essere formulate in modo chiaro e fondarsi su basi legali.

Il riassetto dell'esame e del controllo della sicurezza avrà effetti positivi sull'economia nel suo complesso perché si può prevedere che nel settore dei control-

li da parte di terzi si apriranno nuovi mercati con nuovi impulsi. Inoltre, i compiti dello Stato saranno ridotti.

#### **4 Programma di legislatura**

L'oggetto è annunciato nel rapporto sul programma di legislatura 2003–2007 (FF 2004 969).

#### **5 Aspetti giuridici**

##### **5.1 Costituzionalità**

La legge sul controllo della sicurezza si basa sulle competenze conferite alla Confederazione dagli articoli 76 capoverso 3 (acque), 82 capoverso 1 (circolazione stradale), 87 (ferrovie e altri mezzi di trasporto), 90 (energia nucleare) e 91 (trasporto di energia) della Costituzione federale.

##### **5.2 Conformità con il diritto internazionale**

Per progetti di legge anteriori, la Svizzera ha già ritenuto opportuno elaborare basi legali compatibili con il diritto europeo e con quello internazionale. Lo stesso accade per la LCSic, conforme ai trattati internazionali in vigore e al diritto europeo.

Inoltre, in virtù dell'articolo 8 LCSic, il Consiglio federale, se necessario, può prevedere adeguamenti al diritto internazionale.

Spiegazioni dettagliate riguardanti il rapporto tra il progetto attuale e le direttive europee nel settore della sicurezza tecnica sono riportate al numero 1.9.

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

La legge disciplina la riorganizzazione del controllo della sicurezza nel settore degli impianti, dei veicoli, degli apparecchi, dei sistemi di sicurezza e delle componenti. Prevede tre tipi di procedura al fine di uniformare la valutazione degli aspetti connessi alla sicurezza.

Ha la forma di legge federale di durata indeterminata.

##### **5.4 Delega di competenze legislative**

L'articolo 2 capoverso 2 e l'articolo 8 accordano al Consiglio federale la competenza di legiferare a vari livelli. Inoltre, le leggi speciali contengono disposizioni che autorizzano la delega in casi concreti. Si tratta in ogni caso di materie tecniche o della competenza ad adeguare la legislazione a nuovi obblighi che derivano dai trattati internazionali.

La delega di competenze legislative è dunque conforme alla Costituzione (art. 164 cpv. 2 Cost.).

## **5.5 Coordinamento con la contemporanea revisione di altre leggi**

### **5.5.1 Riforma delle ferrovie 2**

Il 23 febbraio 2005, il Consiglio federale ha adottato e trasmesso al Parlamento il messaggio sulla Riforma delle ferrovie 2<sup>25</sup> che propone anche modifiche alla legge sulle ferrovie e a quella sul trasporto pubblico. Poiché il Parlamento nella sessione invernale 2005 ha rinviato al Consiglio federale il testo della Riforma delle ferrovie 2, le modifiche ai due testi di legge proposte nel presente progetto si basano sul diritto vigente e non sulle disposizioni legali presentate nel quadro della Riforma delle ferrovie 2.

### **5.5.2 Legge sulla navigazione aerea**

A livello europeo, la sicurezza tecnica degli aeromobili è garantita in ampia parte dall'Agazia europea della sicurezza aerea (AESA).

Il 16 dicembre 2005, l'Assemblea federale ha approvato l'adesione all'AESA e ha adottato la revisione della legge sulla navigazione aerea necessaria a questo fine. Dunque, in tale legge sono vincolati alla LCSic solo i settori che in futuro non rientrano nelle competenze dell'AESA o che attualmente non vi rientrano ancora. Ciò spiega la subordinazione soltanto parziale del settore dell'aviazione civile alla LCSic.

### **5.5.3 Legge sugli impianti a fune**

Il messaggio che concerne la legge federale sugli impianti a fune è stato adottato il 22 dicembre 2004 dal Consiglio federale e trasmesso al Parlamento. Gli adeguamenti della legge sugli impianti a fune in virtù della LCSic si basano su questo progetto di legge. Se il Parlamento lo modifica, il progetto di LCSic dovrà essere modificato in conseguenza.

### **5.5.4 Legge federale sugli impianti di accumulazione**

Il disegno di legge e il messaggio relativo agli impianti di accumulazione saranno presentati al Parlamento insieme alla legge sul controllo della sicurezza, ma verranno trattati in sede separata. Il disegno è compatibile con la LCSic, ma è presentato separatamente (cfr. anche il messaggio sulla legge sugli impianti di accumulazione) perché la revisione è dovuta anche ad altre ragioni.

<sup>25</sup> FF 2005 2183 seg.

### **5.5.5**

### **Legge sugli impianti di trasporto in condotta**

Per ragioni formali, la legge del 1963 sugli impianti di trasporto in condotta è stata sottoposta a una revisione totale. In realtà, dopo numerose modifiche era diventata di difficile comprensione e la struttura non era più conforme alle esigenze attuali. Per quel che riguarda il contenuto, sono state adeguate o introdotte solo le disposizioni necessarie ai fini della riorganizzazione dell'esame e del controllo della sicurezza.

