

Votazione popolare del 20 febbraio 1994

Spiegazioni del Consiglio federale

Su che cosa si vota?

Contrassegno autostradale

Introdotta nel 1985, il contrassegno autostradale per gli automobilisti svizzeri e stranieri ha dato buoni risultati. Conviene dunque dargli una base legale definitiva, adeguandolo per la prima volta al rincaro con un aumento della tassa da 30 a 40 franchi.

Testo in votazione p. 4, Spiegazioni p. 2-5

Tassa forfettaria sul traffico pesante

Gli autocarri e i torpedoni svizzeri e stranieri che utilizzano le nostre strade pagano una tassa forfettaria in funzione del peso del veicolo. Questa tassa deve essere prorogata, adeguandone, per la prima volta in dieci anni, l'importo al rincaro.

Testo in votazione p. 6, Spiegazioni p. 7-8

Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni

Mediante un nuovo articolo costituzionale, la Confederazione è autorizzata a introdurre successivamente una tassa sul traffico pesante commisurata non soltanto al peso del veicolo, ma anche ai chilometri percorsi o al carburante consumato. Questa tassa sostituirà la tassa forfettaria sul traffico pesante e potrà essere riscossa soltanto nella misura in cui i costi del traffico pesante non siano coperti.

Testo in votazione p. 9, Spiegazioni p. 10-11

Iniziativa per la protezione della regione alpina dal traffico di transito

L'iniziativa popolare «per la protezione della regione alpina dal traffico di transito» chiede che il trasporto di merci attraverso le Alpi sia autorizzato unicamente per ferrovia. Esige inoltre che si rinunci a potenziare le strade di transito nella regione alpina. Il Consiglio federale e il Parlamento respingono l'iniziativa.

Testo in votazione p. 14, Spiegazioni p. 12-17

Revisione della legge sulla navigazione aerea

Il Consiglio federale e il Parlamento intendono adeguare alle esigenze odierne la legge sulla navigazione aerea, in modo da garantire uno sviluppo dell'aviazione civile moderno ed ordinato. Contro la revisione proposta è stato domandato il referendum.

Testo in votazione p. 26-39, Spiegazioni p. 18-25



Primo, secondo e terzo oggetto:

- Decreto federale concernente la proroga della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali
- Decreto federale concernente la proroga della tassa sul traffico pesante
- Decreto federale concernente l'introduzione di una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo



Le tre domande in votazione hanno il seguente tenore:

- 1ª domanda: Volete accettare il decreto federale del 18 giugno 1993 concernente la proroga della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali?
- 2ª domanda: Volete accettare il decreto federale del 18 giugno 1993 concernente la proroga della tassa sul traffico pesante?
- 3ª domanda: Volete accettare il decreto federale del 18 giugno 1993 concernente l'introduzione di una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo?

L'essenziale in breve

Le tasse per l'utilizzazione delle strade nazionali hanno dato buoni risultati

Il contrassegno autostradale e la tassa sul traffico pesante sono stati accolti da popolo e Cantoni nel 1984 e da allora contribuiscono alla copertura dei notevoli costi dovuti al traffico stradale. Grazie a queste tasse, anche i conducenti stranieri partecipano al finanziamento delle nostre strade. Votate nel 1984 e limitate ad un periodo di dieci anni, entrambe le tasse hanno dato buoni risultati e sono giustificate dal profilo della politica dei trasporti e dell'ambiente.

Proroga e adeguamento al rincaro

Con i primi due oggetti in votazione, il Consiglio federale e il Parlamento intendono prorogare il contrassegno e la tassa sul traffico pesante adeguandoli al rincaro intervenuto dal 1984. Gli introiti, destinati sinora alla cassa generale della Confederazione, andranno ora a favore degli automobilisti, poiché fluiranno nella cassa dei dazi sui carburanti. La Confederazione ha bisogno di queste entrate per terminare la rete delle strade nazionali e per finanziare le nuove trasversali ferroviarie alpine (NTFA). Va infine sottolineato che una parte di questi introiti sarà destinata ai Cantoni.

Una nuova tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni

Attualmente, la tassa sul traffico pesante è prelevata forfettariamente in funzione del peso dei veicoli. In futuro, sarà determinante il numero dei chilometri percorsi o il consumo di carburante. Con un nuovo articolo costituzionale (terzo oggetto), la Confederazione avrà la facoltà di stabilire la tassa sul traffico pesante in armonia, se possibile, con la CE. In questo modo, sarà possibile coordinare la politica svizzera dei trasporti con i progetti europei in questo campo. La nuova tassa potrà però essere prelevata soltanto nella misura in cui i costi causati dal traffico stradale non siano coperti.

Maggior concorrenzialità del trasporto ferroviario

Il Consiglio federale e un'ampia maggioranza del Parlamento considerano questi tre decreti indispensabili. Senza il contrassegno autostradale e la tassa sul traffico pesante, il conto stradale avrebbe avuto, nel periodo tra il 1985 e il 1990, un deficit annuo medio di circa 500 milioni di franchi. I tre oggetti in votazione si basano sul principio di causalità. Chi provoca spese e danni deve assumerne gli oneri. In tal modo il traffico stradale diventa un po' più caro, favorendo la competitività della ferrovia. Questo risultato corrisponde perfettamente alla politica dei trasporti rispettosa dell'ambiente sostenuta dal Consiglio federale.

Primo oggetto: contrassegno autostradale

Testo in votazione

Decreto federale concernente la proroga della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali

del 18 giugno 1993

I

La Costituzione federale è modificata come segue:

Art. 36^{quinqües}

¹ La Confederazione riscuote, per l'utilizzazione delle strade nazionali di prima e di seconda classe, una tassa annuale di 40 franchi sui veicoli a motore e sui rimorchi immatricolati in Svizzera o all'estero, il cui peso complessivo non superi le 3,5 tonnellate. Per quanto i costi derivanti dal traffico stradale lo giustifichino, le aliquote possono essere adeguate mediante decreto federale di obbligatorietà generale sottoposto a referendum facoltativo.

² Il Consiglio federale disciplina l'esecuzione mediante ordinanza. Può esentare dalla tassa determinati veicoli e prevedere disposizioni speciali, segnatamente per gli spostamenti nelle zone di confine. Queste disposizioni non devono privilegiare i veicoli immatricolati all'estero. Il Consiglio federale può prevedere multe in caso di contravvenzione. I Cantoni prelevano la tassa sui veicoli immatricolati in Svizzera e sorvegliano l'osservanza delle prescrizioni per tutti i veicoli.

³ Il prodotto netto della presente tassa è utilizzato nello stesso modo come il prodotto della sopratassa giusta l'articolo 36^{er}.

⁴ In via legislativa la tassa può essere sospesa integralmente o parzialmente. Essa può anche essere applicata ad altre categorie di veicoli che non sono assoggettati alla tassa sul traffico pesante.

⁵ Il presente articolo entra in vigore il 1° gennaio 1995.

Disposizione transitoria

Art. 18 cpv. 3

³ Il presente articolo resta in vigore fino al 31 dicembre 1994.*

II

Il presente decreto è sottoposto al voto del popolo e dei Cantoni.

* La disposizione transitoria si riferisce al diritto precedente e garantisce un passaggio armonico al nuovo disciplinamento.

Che cosa apporta il decreto?

- Il principio del contrassegno autostradale rimane invariato.
- Il prezzo del contrassegno passa da 30 a 40 franchi.
- Gli introiti non sono più destinati alla cassa generale della Confederazione bensì prioritariamente alle strade.
- Anche i Cantoni beneficiano degli introiti derivanti dal contrassegno autostradale.
- Ogni futuro adeguamento al rincaro del prezzo del contrassegno sottostà al referendum facoltativo.

Parere del Consiglio federale

Nel 1985 la Svizzera introdusse per la durata di dieci anni un contrassegno per l'utilizzazione delle sue autostrade. Questa misura era stata fortemente contestata. Il Parlamento la giustificò con la difficile situazione finanziaria della Confederazione. Oggi possiamo constatare che il contrassegno autostradale ha dato buoni risultati e non provoca lungaggini burocratiche. Il Consiglio federale è favorevole alla proroga del contrassegno in particolare per i seguenti motivi:

Un'esperienza positiva

Il contrassegno è un modo semplice e non burocratico di prelevare una tassa per l'utilizzazione della rete autostradale. I suoi introiti, che si situano tra 151 (1985) e 201 milioni di franchi (1992), contribuiscono in modo consistente alla copertura dei costi causati dal traffico stradale. E' dunque opportuno conferirgli una base legale definitiva.

L'adeguamento al rincaro è giustificato

Dall'introduzione del contrassegno autostradale, l'indice del costo della vita è aumentato di oltre il 30 per cento. Un adeguamento della tassa è dunque giustificato. Di conseguenza, dal 1° gennaio 1995 il contrassegno passerà da 30 a 40 franchi all'anno. L'adeguamento è minimo rispetto ai costi globali di un autoveicolo. Inoltre, un eventuale successivo aumento dovrà essere deciso dal Parlamento. Il popolo potrà comunque esprimersi in proposito, dato che il relativo decreto sottostà al referendum facoltativo.

Anche gli autoveicoli stranieri pagano la tassa

Con l'acquisto del contrassegno autostradale, anche gli automobilisti stranieri fornisc

scono un adeguato contributo alla copertura dei costi stradali. Circa la metà degli introiti del contrassegno provengono da automobilisti stranieri. Se confrontato con le tasse autostradali riscosse dai nostri vicini, il prezzo del contrassegno svizzero rimane pur sempre modesto. In Svizzera, con 40 franchi si può utilizzare per un anno intero una rete di autostrade lunga oltre 1400 chilometri, mentre all'estero un unico viaggio di andata e ritorno in autostrada da Chiasso a Genova o da Ginevra a Mâcon costa approssimativamente la stessa cifra. Se si sopprimesse il contrassegno, la maggior parte del traffico di transito Nord-Sud si servirebbe della nostra rete stradale per evitare i pedaggi all'estero.

Deliberazioni in Parlamento

Il Consiglio degli Stati si è espresso all'unanimità per la proroga del contrassegno autostradale. In Consiglio nazionale un'esigua minoranza ha proposto la soppressione del contrassegno sostenendo che non era necessario per finanziare le strade nazionali, che i suoi introiti erano comunque più bassi del previsto e che gli automobilisti erano già stati sufficientemente sollecitati. La maggioranza del Consiglio nazionale ha però rifiutato di rinunciare a questa tassa e ne ha approvato la proroga.

Per tutti questi motivi, il Consiglio federale e il Parlamento raccomandano di accettare la proroga del contrassegno autostradale.

Secondo oggetto: **tassa forfettaria sul traffico pesante**

Testo in votazione

Decreto federale concernente la proroga della tassa sul traffico pesante

del 18 giugno 1993

I
Le disposizioni transitorie della Costituzione federale sono modificate come segue:

Art. 17 cpv. 5

⁵ Il presente articolo resta in vigore fino al 31 dicembre 1994.*

Art. 20

¹ Per l'utilizzazione delle strade aperte al traffico generale, la Confederazione riscuote una tassa annuale sui veicoli a motore e sui rimorchi, immatricolati in Svizzera o all'estero, di un peso complessivo superiore a 3,5 tonnellate.

² La tassa ammonta a:

a. per gli autocarri e gli autoarticolati	Fr.
– di 3,5 a 12 tonnellate	650
– di 12 a 16 tonnellate	2000
– di 16 a 22 tonnellate	3000
– di oltre 22 tonnellate	4000
b. per i rimorchi	
– di 3,5 a 8 tonnellate	650
– di 8 a 10 tonnellate	1500
– di oltre 10 tonnellate	2000
c. per gli autobus	650

³ Per quanto i costi derivanti dal traffico stradale lo giustificano, le aliquote possono essere adeguate mediante decreto federale di obbligatorietà generale sottoposto a referendum facoltativo.

⁴ Tramite ordinanza, il Consiglio federale può inoltre adeguare le aliquote applicabili ai veicoli che oltrepassano le 12 tonnellate, giusta il capoverso 2, in corrispondenza ad eventuali modifiche della legge sulla circolazione stradale riguardo alle categorie di peso.

⁵ Per i veicoli che non sono messi in circolazione in Svizzera tutto l'anno, il Consiglio federale fissa aliquote graduate secondo la durata di validità; esso tiene conto degli oneri causati dalla riscossione.

⁶ Il Consiglio federale disciplina l'esecuzione mediante ordinanza. Per speciali categorie di veicoli può stabilire le aliquote giusta il capoverso 2, esentare dalla tassa determinati veicoli e prevedere disposizioni speciali, segnatamente per gli spostamenti nelle zone di confine. Queste disposizioni non devono privilegiare i veicoli immatricolati all'estero. Il Consiglio federale può prevedere multe in caso di contravvenzione. I Cantoni prelevano la tassa sui veicoli immatricolati in Svizzera.

⁷ Il prodotto netto della presente tassa è utilizzato nello stesso modo come il prodotto della sopratassa giusta l'articolo 36^{ter}.

⁸ In via legislativa è possibile rinunciare parzialmente o integralmente alla tassa.

⁹ Il presente articolo entra in vigore il 1° gennaio 1995 e resta valido al più tardi fino al 31 dicembre 2004.

II
Il presente decreto è sottoposto al voto del popolo e dei Cantoni.

* Questa disposizione si riferisce al diritto precedente e garantisce il passaggio armonico al nuovo disciplinamento.

Parere del Consiglio federale

Circa dieci anni fa, popolo e Cantoni hanno accettato l'introduzione di una tassa sul traffico pesante. Si voleva far partecipare i veicoli pesanti alla copertura dei costi da essi causati, traffico di transito estero compreso. Il Consiglio federale e il Parlamento propongono di prorogare questa tassa e di adeguarla al rincaro, sulla scorta delle seguenti riflessioni:

Una soluzione transitoria

La tassa istituita nel 1985 contribuisce in parte a coprire i costi del traffico pesante e a farvi partecipare anche gli automezzi stranieri. Sarebbe un errore rinunciare completamente a questo strumento della politica dei trasporti. La Confederazione ha bisogno degli introiti della tassa, che è anche un mezzo per favorire il trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia. La tassa forfettaria deve essere dunque prorogata fino al 2004. Nel frattempo, il Consiglio federale intende studiare in sua sostituzione una tassa commisurata alle prestazioni o al consumo, che dovrà per quanto possibile essere coordinata a livello europeo (terzo oggetto).

Adeguamento al rincaro

Invariata dal 1985 la tassa sul traffico pesante ammonta, a seconda del peso dell'automezzo e del rimorchio, da 500 a 3000 franchi all'anno. Nel frattempo, però, il rincaro è stato di oltre il 30 per cento. Pertanto, le aliquote della tassa devono essere aumentate a partire dal 1° gennaio 1995 tra 650 e 4000 franchi. I veicoli pesanti esteri pagano un forfait giornaliero, il cui importo deve pure essere adeguato. L'aumento della tassa è del tutto sopportabile per le imprese di trasporto e non avrà praticamente ripercussioni sul prezzo delle merci.

Che cosa apporta il decreto?

- Il principio della tassa sul traffico pesante rimane invariato.
- L'importo della tassa è indicizzato al rincaro.
- Gli introiti non sono più destinati alla cassa generale della Confederazione bensì prioritariamente alle strade.
- Anche i Cantoni beneficiano degli introiti derivanti dalla tassa.
- Ogni futuro adeguamento al rincaro sottostà al referendum facoltativo.
- La tassa forfettaria sarà prelevata al più tardi fino al 2004. Essa sarà sostituita, in coordinazione con la CE, da una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo (terzo oggetto).

Entrate a destinazione vincolata

La tassa sul traffico pesante ha fruttato alla Svizzera entrate varianti tra 112 (1985) e 136 milioni di franchi (1992). Questi introiti fluivano finora nella cassa generale della Confederazione. Con la nuova normativa, gli automobilisti ne trarranno maggiormente profitto poiché gli introiti saranno destinati prioritariamente al traffico stradale, sottolineandone il carattere di tassa.

Tassa sul traffico pesante nella CE

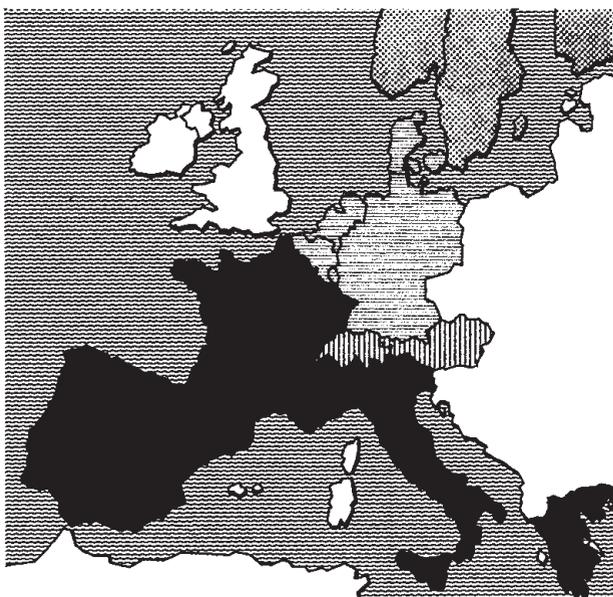
In Francia, Italia, Spagna, Portogallo e Grecia già attualmente gli automezzi pesanti devono pagare un pedaggio autostradale. La CE ha deciso che a partire dal 1995

Per tutti questi motivi il Consiglio federale e il Parlamento raccomandano di approvare la proroga della tassa sul traffico pesante.

anche in Germania, Danimarca, Olanda, Belgio e Lussemburgo sarà riscossa una tassa sul traffico pesante, il cosiddetto eurocontrassegno, che corrisponde in larga misura alla nostra tassa forfettaria sul traffico pesante.

Deliberazioni in Parlamento

Mentre il Consiglio degli Stati ha accolto all'unanimità la proroga, al Consiglio nazionale un'esigua minoranza vi si è opposta sostenendo che il traffico pesante contribuisce finanziariamente già abbastanza. Alcuni hanno rifiutato l'adeguamento al rincaro adducendo che l'aumento del dazio sui carburanti deciso la scorsa primavera colpisce particolarmente i mezzi pesanti. La maggioranza ha tuttavia sostenuto il parere del Consiglio federale.



Tasse sul traffico pesante negli Stati dell'Europa occidentale:

-  pedaggi autostradali
-  tassa sul traffico pesante o sul chilometraggio
-  supplemento sul gasolio
-  eurocontrassegno (dal 1.1.95)

Terzo oggetto: futura tassa sul traffico pesante

Testo in votazione

Decreto federale concernente l'introduzione di una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo

del 18 giugno 1993

I

La Costituzione federale è modificata come segue:

Art. 36^{quater}

¹ La Confederazione può riscuotere sul traffico pesante una tassa commisurata tanto alle prestazioni quanto al consumo dei veicoli. La tassa può essere riscossa unicamente se il traffico pesante causa alla collettività costi che non siano già coperti da altre prestazioni o tasse.

² Il prodotto netto della tassa non deve superare l'importo dei costi non coperti. Tale prodotto è destinato alla copertura di costi ricollegabili al traffico stradale.

³ I Cantoni beneficiano di una parte del prodotto netto. Per il calcolo delle quote cantonali si deve tener conto delle ripercussioni particolari della tassa nelle regioni di montagna e periferiche.

II

Il presente decreto è sottoposto al voto del popolo e dei Cantoni.

Che cosa apporta il decreto?

- La Confederazione diventa competente per sostituire la tassa sul traffico pesante, riscossa forfettariamente, con una tassa che tenga maggiormente conto del principio di causalità.
- La futura tassa sul traffico pesante non sarà più calcolata soltanto in funzione del peso del veicolo ma anche dei chilometri percorsi o del carburante consumato.
- Essa non comprenderà unicamente i costi per le strade ma anche i «costi esterni» derivanti dal traffico pesante (ad es. danni provocati dal rumore, dai gas di scarico e dagli incidenti).
- Gli introiti sono utilizzati per le infrastrutture stradali e per la copertura dei costi esterni.
- Eventuali ripercussioni della tassa sulle regioni periferiche e di montagna sono indennizzate.
- Il sistema di riscossione sarà, nella misura del possibile, coordinato con la CE.

Parere del Consiglio federale

La tassa forfettaria sul traffico pesante (secondo oggetto) costituisce unicamente una soluzione transitoria. La Confederazione intende introdurre una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo, che tenga conto in modo più equo del principio di causalità. Il nuovo articolo costituzionale le dà la facoltà di agire in questo senso. La futura tassa dovrà per quanto possibile essere armonizzata con i progetti europei in materia. Il Consiglio federale sostiene questo oggetto per i seguenti motivi:

Un sistema più equo

La nostra attuale tassa sul traffico pesante è riscossa forfettariamente e non tiene conto né dei chilometri percorsi né del carburante consumato. Perciò essa deve essere sostituita da un sistema più giusto, che consideri non soltanto il peso dell'auto-veicolo ma anche la distanza percorsa o il consumo di carburante.

Coordinamento internazionale

L'accordo sul transito ha permesso alla Svizzera di esercitare una certa influenza sulla politica europea dei trasporti. Ammodernando la tassa sul traffico pesante, il nostro Paese contribuirà nuovamente a una politica dei trasporti che assicuri un miglior equilibrio tra ferrovia e strada. Tuttavia la Svizzera introdurrà la nuova tassa sul traffico pesante se possibile in armonia con la CE.

I costi provocati dal traffico pesante

Il traffico pesante non provoca soltanto costi per la costruzione, la manutenzione e la gestione delle strade. Si devono considerare anche gli altri costi, causati ad esempio dal rumore, dai gas di scarico e dagli incidenti. Attualmente, il traffico pesante

non copre la maggior parte di questi costi «esterni» (ad esempio i danni agli stabili, assenze dal lavoro, ecc.). Occorre dunque far sì che questi costi esterni siano in futuro maggiormente addebitati a coloro che li provocano e non più alla collettività.

Miglior utilizzazione della ferrovia

La prevista nuova tassa sul traffico pesante renderà più cari i percorsi su lunghe distanze. Chi percorre molti chilometri pagherà di più. La nuova tassa tiene dunque conto del principio di causalità. Con la riduzione delle corse a vuoto, la strada sarà maggiormente a disposizione degli automobilisti. Inoltre, la tassa promuoverà il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia senza introdurre altre prescrizioni e divieti. L'utilizzazione delle nuove trasversali ferroviarie alpine (NTFA) sarà in tal modo incrementata grazie a mezzi conformi alle leggi di mercato.

Indennizzo alle regioni periferiche e di montagna

Nelle zone di montagna e periferiche il trasporto spesso è possibile unicamente su strada perché mancano i collegamenti ferroviari o le vie d'accesso sono eccessivamente lunghe. La nuova tassa sul traffico

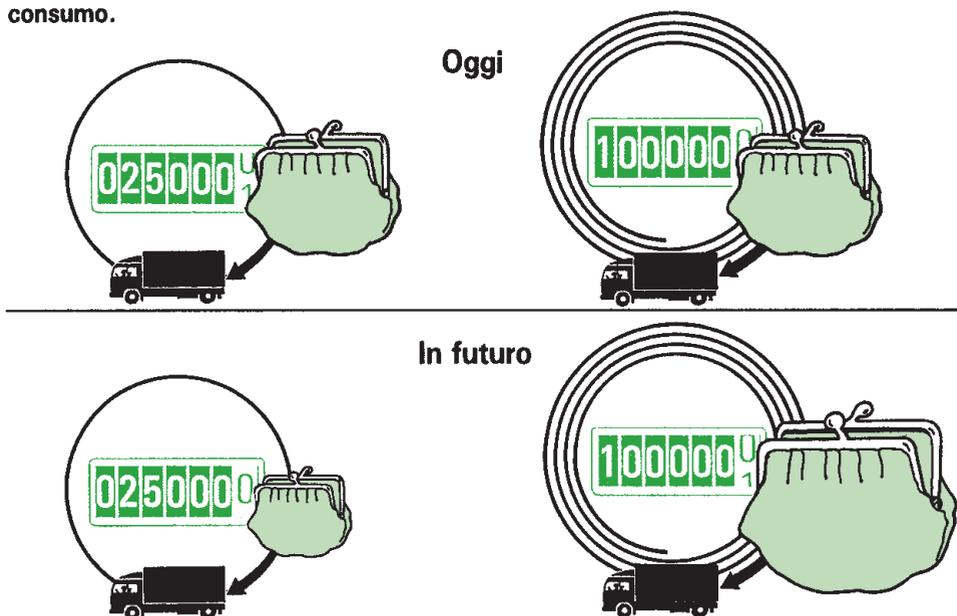
pesante non deve sfavorire queste regioni. Il testo costituzionale proposto consente una compensazione finanziaria a favore delle regioni di montagna e periferiche.

Deliberazioni in Parlamento

Una minoranza del Parlamento riteneva che in tal modo si «facesse scorta di disposizioni costituzionali» in un momento in cui non è ancora conosciuta la soluzione scelta

dalla CE. Una netta maggioranza ha tuttavia approvato la proposta, ben sapendo che è ancora necessario emanare una legge, sottoposta al referendum facoltativo e che dunque garantisce al popolo la possibilità di esprimersi in proposito. Il Parlamento ha tuttavia insistito sul fatto che la tassa deve poter essere fissata sia in funzione del percorso, sia del consumo di carburante.

Consiglio federale e Parlamento raccomandano di approvare l'articolo costituzionale concernente l'introduzione di una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo.



L'attuale tassa sul traffico pesante (in alto) è riscossa forfettariamente secondo il peso del veicolo. L'ammontare è indipendente dai chilometri percorsi o dal numero dei viaggi. E' quindi necessario sostituirla con una tassa più equa che tenga conto del principio di causalità (in basso): chi viaggia di più o utilizza più carburante dovrà quindi pagare di più. La tassa forfettaria continuerà ad essere riscossa fino a quando non sarà possibile sostituirla con la nuova tassa.

Quarto oggetto:

Iniziativa popolare «per la protezione della regione alpina dal traffico di transito»



La domanda che figura sulla scheda di voto è la seguente:

- Volete accettare l'iniziativa popolare «per la protezione della regione alpina dal traffico di transito»?

L'essenziale in breve

L'importanza delle Alpi

Le Alpi svolgono un ruolo molto importante nella storia, nell'economia e nella cultura del nostro Paese. I collegamenti più brevi tra il Nord e il Sud passano attraverso le nostre Alpi, da secoli partecipiamo quindi ai commerci e ai traffici internazionali. Le Alpi sono inoltre un luogo di distensione per noi e per molti turisti provenienti da tutto il mondo e meritano perciò di essere protette.

La Confederazione protegge le Alpi

Il crescente carico inquinante causato dal traffico internazionale ha costretto la Confederazione nel corso degli ultimi anni ad adottare tutta una serie di misure che mirano a moderare il traffico: divieto di circolazione domenicale e notturna e limite delle 28 tonnellate per veicoli pesanti, accordo sul traffico di transito con i Paesi della CE, corridoio Huckepack attraverso il Gottardo, costruzione di una ferrovia transalpina (NTFA), tasse sul traffico pesante ecc. Queste misure contribuiranno anche in futuro a trasferire il traffico merci su rotaia e quindi a proteggere la regione alpina.

Che cosa vuole l'iniziativa?

L'iniziativa «per la protezione della regione

alpina dal traffico di transito» depositata nel 1990, corredata di 107 570 firme, esige che le merci in transito attraverso le Alpi da confine a confine siano trasportate soltanto su rotaia. Entro dieci anni bisognerà adeguare l'infrastruttura ferroviaria in modo da poter trasportare tutte le merci in transito. L'iniziativa vuole inoltre vietare la costruzione o il potenziamento di strade principali e nazionali nella regione alpina. Attualmente già il 90 per cento delle merci in transito attraverso le Alpi svizzere è trasportato su rotaia.

Considerazioni di Consiglio federale e Parlamento

Il Consiglio federale e il Parlamento ritengono che i provvedimenti proposti dall'iniziativa non rispondano alla situazione attuale. L'iniziativa colpisce soprattutto gli altri Paesi e potrebbe portare a gravi misure di ritorsione contro la Svizzera. Non soltanto l'industria dei trasporti ma tutta la nostra economia ne subirebbe pregiudizi. L'iniziativa crea inoltre disparità regionali e problemi di esecuzione pratica. Un'efficace protezione delle Alpi dal crescente traffico può essere raggiunta incrementando l'attrattiva della ferrovia e non certo con i provvedimenti coercitivi proposti dall'iniziativa.

Quarto oggetto: Iniziativa per la protezione della regione alpina dal traffico di transito

Testo in votazione

Decreto federale concernente l'iniziativa popolare «per la protezione della regione alpina dal traffico di transito»

del 18 giugno 1993

Art. 1

¹ L'iniziativa popolare dell'11 maggio 1990 «per la protezione della regione alpina dal traffico di transito» è sottoposta al voto del popolo e dei Cantoni.

² L'iniziativa ha il tenore seguente:

La Costituzione federale è completata come segue:

Art. 36^{sexies}

¹ La Confederazione protegge la regione alpina dalle ripercussioni negative del traffico di transito. Limita il carico inquinante del traffico di transito ad una misura inoffensiva per l'uomo, la fauna, la flora e i loro spazi vitali.

² Il traffico di transito delle merci attraverso le Alpi da confine a confine avviene per ferrovia. Il Consiglio federale disciplina per ordinanza le misure necessarie. Sono ammesse eccezioni soltanto se indispensabili. Esse saranno precisate dalla legge.

³ La capacità delle strade di transito nella regione alpina non può essere aumentata. Sono eccettuate le strade di circonvallazione che sgravano gli abitati dal traffico di transito.

Disposizioni transitorie art. 21

Il trasferimento del traffico di transito delle merci dalla strada alla ferrovia dev'essere concluso entro dieci anni dall'accettazione dell'articolo 36^{sexies} capoverso 2.

Art. 2

L'Assemblea federale raccomanda al popolo e ai Cantoni di respingere l'iniziativa.

Cosa vuole l'iniziativa?

- I promotori dell'iniziativa intendono proteggere la regione alpina dal carico inquinante del traffico di transito.
- Il traffico di merci in transito attraverso le Alpi deve essere trasferito su rotaia entro dieci anni; sono ammesse eccezioni soltanto se indispensabili.
- Nella regione alpina non possono più essere potenziate le strade di transito, ad eccezione delle strade di circonvallazione.

Argomenti del comitato d'iniziativa

Le motivazioni del comitato d'iniziativa sono le seguenti:

«Attualmente più di 2500 veicoli pesanti circolano ogni giorno lavorativo attraverso il Got-tardo, di cui la metà in transito. Secondo le previsioni della Confederazione, il numero di veicoli pesanti aumenterà a 6000 alla fine del secolo.

I gas di scarico e il rumore provocati dalla circolazione di veicoli pesanti riducono la qualità della vita nelle regioni interessate. Gli abitanti, i bambini e gli anziani in particolare, soffrono di malattie alle vie respiratorie e di disturbi del sonno. I boschi di protezione nella regione di montagna sono indeboliti.

Le merci in transito devono essere trasportate su ferrovia!

In Svizzera, i veicoli pesanti sono indispensabili per la distribuzione capillare delle merci. Invece per il traffico di transito attraverso le Alpi vi è una soluzione più rispettosa dell'ambiente: la ferrovia. Su questo punto i dirigenti politici europei sono concordi.

La Svizzera investe attualmente miliardi di franchi nell'Huckepack e nella nuova trasversale ferroviaria alpina (NTFA). Le ferrovie svizzere sono perciò in grado, e lo saranno anche in futuro, di assorbire l'intero transito di merci proveniente dalla strada.

Oggi il trasferimento avviene ma nel senso opposto!

Nonostante la recessione, il limite delle 28 tonnellate e l'accordo sul transito, il traffico di merci su strada attraverso le Alpi è aumentato del 40 per cento in tre anni e mezzo (1.1.90-30.6.93). Nello stesso periodo il transito di merci su ferrovia è calato del 25 per cento.

Questa evoluzione fuori luogo proseguirà fino a quando non si accorderà alla Confederazione la competenza di trasferire effettivamente su rotaia le merci in transito. L'iniziativa delle Alpi attribuisce alla Confederazione il mandato costituzionale di procedere a questo trasferimento.

L'iniziativa delle Alpi crea posti di lavoro e allevia l'impatto sull'ambiente!

Il trasferimento su rotaia del transito di veicoli pesanti:

- *aumenta la sicurezza stradale degli altri utenti della strada.*
- *conserva e crea posti di lavoro preziosi nella ferrovia.*
- *rende redditizi gli ingenti investimenti nella NTFA.*
- *permette alla popolazione che vive lungo le strade di transito di respirare liberamente.*
- *risparmia una dose di veleno supplementare ai boschi. Non solo la popolazione indigena, ma anche chi cerca riposo e i viaggiatori in transito profittano di un paesaggio montano intatto.*

Un modello per la politica europea dei trasporti

L'iniziativa delle Alpi mostra la via per una politica svizzera ed europea dei trasporti equilibrata. Accettando l'iniziativa, la Svizzera continua ad adempiere il suo ruolo storico di paese di transito, fornendo il suo contributo attivo alla soluzione del problema dei trasporti in Europa.»

Parere del Consiglio federale

Lo scopo dell'iniziativa, la protezione delle Alpi, è un obiettivo importante anche per la Confederazione. Consiglio federale e Parlamento perseguono questo obiettivo con una politica dei trasporti globale e non con provvedimenti coercitivi. L'iniziativa rischierebbe di provocare misure di ritorsione politicamente ed economicamente nocive. Il Consiglio federale la rifiuta in particolare per i seguenti motivi:

La Confederazione persegue una politica dei trasporti efficace

La protezione dello spazio alpino e dei suoi abitanti è un obiettivo importante anche per il Consiglio federale. Esso non intende tuttavia raggiungerlo con i provvedimenti coercitivi proposti dall'iniziativa, validi soltanto per una regione, bensì mediante una politica dei trasporti globale ed efficace. L'iniziativa delle Alpi è stata lanciata principalmente in seguito alla richiesta, presentata alla Svizzera a metà degli Ottanta, di autorizzare il transito degli autoveicoli di 40 tonnellate. La Confederazione è tuttavia riuscita a mantenere il limite di 28 tonnellate e il divieto di circolazione notturna e domenicale. Queste misure sono state riconosciute a livello internazionale nell'accordo di transito. Il corridoio Huckepack, attraverso il San Gottardo, ha permesso di triplicare la capacità del trasporto merci. E' stata inoltre decisa la costruzione della trasversale ferroviaria alpina (NTFA), opera rispettosa dell'ambiente, che permetterà di creare le capacità per far fronte a lungo termine al traffico su rotaia.

L'iniziativa si spinge troppo lontano!

Per un Paese di transito come la Svizzera, i trasporti sono molto importanti. Che cosa sarebbe oggi la Svizzera senza la galleria del San Gottardo? L'iniziativa chiede prov-

vedimenti coercitivi che non sono giustificati, poiché l'utilizzazione futura della NTFA può essere promossa anche senza costrizioni. La costruzione di questa nuova trasversale, che permetterà di abbreviare considerevolmente i tempi di percorso nonché di armonizzare gli orari e le coincidenze a livello internazionale, renderà la rotaia notevolmente più attrattiva. Per regolare il traffico, il Consiglio federale intende applicare mezzi conformi all'economia di mercato piuttosto che ordini e divieti. Un passo in questa direzione è la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo (terzo oggetto).

Efficacia ecologica discutibile

L'iniziativa non può costringere gli autotrasportatori stranieri ad utilizzare effettivamente la ferrovia. Molti veicoli pesanti rinuncerebbero ad attraversare la Svizzera su rotaia aggirando il nostro Paese attraverso la Francia o l'Austria; di conseguenza, le distanze da percorrere sarebbero maggiori e il bilancio ecologico sarebbe complessivamente peggiore. Nel 1992, 24 milioni di tonnellate di merci sono state trasportate attraverso le Alpi svizzere. L'iniziativa ne colpirebbe solo 2 milioni. Il traffico interno, quantitativamente altrettanto importante, nonché quello import/export non sarebbero toccati. Solo il 4 per cento di tutti gli autoveicoli che circolano sulle strade alpine sarebbe eliminato.

Misure di ritorsione degli altri Paesi

In pratica l'iniziativa ostacola il transito attraverso la Svizzera agli autotrasportatori stranieri che sarebbero sfavoriti rispetto ai camionisti svizzeri. I promotori non prendono in considerazione il fatto che anche noi siamo interessati alle vie di comunicazione straniera. E' quindi prevedibile che gli altri Paesi reagiscano con analoghe misure nei confronti dei nostri trasportatori. La nostra mancanza di comprensione verso i bisogni dei trasporti stranieri pregiudicherebbe le nostre relazioni con l'estero e l'intera economia svizzera ne subirebbe le conseguenze. L'iniziativa è inoltre in contraddizione con numerosi accordi internazionali.

Esecuzione problematica dell'iniziativa

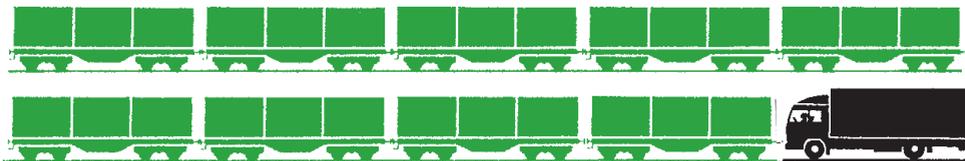
L'iniziativa creerebbe anche problemi al momento dell'esecuzione pratica, poiché

sarebbe difficile distinguere a prima vista i veicoli pesanti in transito dagli altri. Dovremmo eseguire controlli costosi alla frontiera che richiederebbero un onere amministrativo sproporzionato.

Disparità regionali

L'iniziativa mira a proteggere dal carico inquinante del traffico solo la regione alpina. Non tiene conto delle strade dell'Altipiano che registrano un tasso di traffico circa dieci volte superiore. D'altronde, il divieto di potenziare le strade di transito chiesto dall'iniziativa danneggerebbe i Cantoni di montagna. La rete delle strade nazionali in Vallese resterebbe incompiuta e il potenziamento delle strade principali nella regione alpina sarebbe ostacolato. L'iniziativa colpirebbe perciò il traffico turistico e commerciale e impedirebbe uno sviluppo economico razionale della regione di montagna. Anche la sicurezza del traffico sarebbe compromessa.

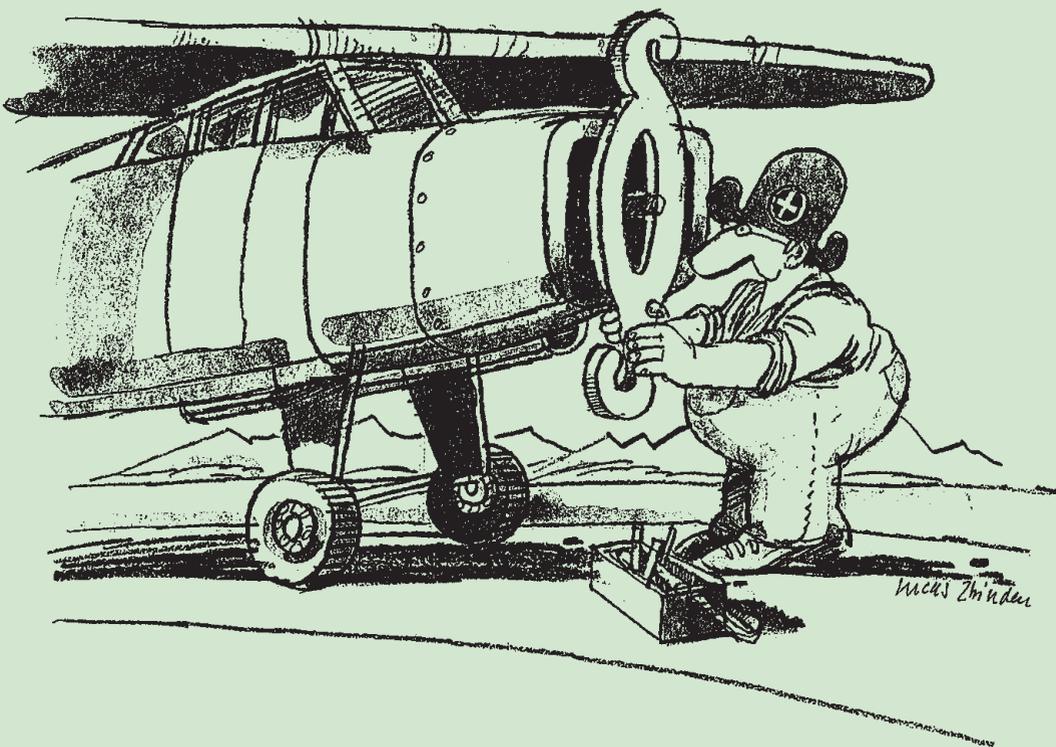
Per tutti questi motivi, Consiglio federale e Parlamento raccomandano di respingere l'iniziativa popolare per la protezione della regione alpina dal traffico di transito.



Circa il 90 per cento delle merci in transito attraverso le Alpi svizzere sono già oggi trasportate per ferrovia. A titolo di confronto, in Austria e in Francia la quota delle merci in transito su ferrovia attraverso le Alpi ammonta soltanto al 20 per cento circa.

Quinto oggetto:

Modificazione della legge federale sulla navigazione aerea



La domanda che figura sulla scheda di voto è la seguente:

- Volete accettare la modificazione del 18 giugno 1993 della legge federale sulla navigazione aerea?

L'essenziale in breve

L'aviazione civile svizzera

La Svizzera, Paese privo di accessi sul mare, deve poter contare su buoni collegamenti aerei con l'estero. Solo a questa condizione la nostra economia e le nostre compagnie aeree possono mantenere la loro concorrenzialità. L'importanza del traffico aereo aumenterà ancora. La navigazione aerea internazionale, e in particolare quella europea, dovranno far fronte a nuove realtà. E' inoltre necessario garantire in Svizzera un'infrastruttura aeronautica funzionale, sia per il trasporto sia per il salvataggio, come pure la formazione di personale qualificato nel settore. Le nostre attuali disposizioni legali non sono però sufficienti e occorre pertanto adeguarle alle esigenze del nostro tempo.

Obiettivi della revisione

La revisione del 18 giugno 1993 crea nuove condizioni-quadro per uno sviluppo moderno e ordinato dell'aviazione civile svizzera. Essa migliora considerevolmente la protezione giuridica e crea la base legale per prelevare una tassa di atterraggio in funzione delle emissioni nocive. Accorda inoltre un'importanza prioritaria alle installazioni per la sicurezza aerea e per la sicurezza degli aerodromi. Il rilascio di concessioni e autorizzazioni spetterà unicamente alla Confederazione, in virtù della competenza in materia di navigazione aerea conferitale dalla Costituzione. In tal modo sarà possibile garantire una politica nazionale

coerente. Saranno inoltre semplificate e facilitate le procedure e si eviteranno doppi e conflitti di competenze.

In determinati casi, sempre che la situazione finanziaria lo consenta, la Confederazione potrà concedere mutui a tassi d'interesse ridotti per l'ammodernamento di infrastrutture o per provvedimenti volti a proteggere l'ambiente. Va sottolineato che questo sostegno è previsto nella legge sotto forma di possibilità e non d'obbligo.

Perché un referendum?

Il comitato referendario si oppone al rafforzamento del ruolo della Confederazione nella procedura di rilascio di autorizzazioni per la costruzione di aerodromi e alla possibilità di accordare mutui a condizioni agevolate. Ritiene che tali prestiti equivalgano in fin dei conti a sovvenzioni del traffico aereo. Teme inoltre che diminuiscano i diritti democratici degli abitanti delle zone prossime agli aeroporti, come pure i diritti di Comuni e Cantoni.

Considerazioni del Consiglio federale e del Parlamento

Il Consiglio federale e il Parlamento raccomandano di accettare la revisione della legge. Ritengono necessario rafforzare il ruolo della Confederazione, nell'interesse di una politica nazionale coerente in materia di traffico aereo e di trasporti in generale. Respingendo la revisione si impedirebbe l'attuazione di numerosi miglioramenti che sono peraltro incontestati.

Quali sono i principali punti della revisione?

- Gli **accordi relativi al traffico aereo internazionale**, conclusi dalla Svizzera con oltre cento Stati, potranno essere messi in vigore dal Consiglio federale; il Parlamento sarà sgravato da questo compito.
- Le **prescrizioni tecniche di sicurezza**, emanate dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile e nell'ambito della cooperazione tra le autorità aeronautiche europee potranno essere messe in vigore più rapidamente.
- Il **Tribunale federale**, e non più il Consiglio federale, pronuncerà in ultima istanza sui ricorsi contro le decisioni dell'Amministrazione concernenti gli aerodromi e le installazioni aeronautiche.
- Le **procedure d'autorizzazione per aerodromi e installazioni aeronautiche** saranno di competenza esclusiva della Confederazione e saranno sottoposte a regole uniformi.
- Potranno essere concessi **mutui** a tassi d'interesse ridotti agli aeroporti e agli aerodromi, in particolare a quelli che servono per la formazione aeronautica.
- Sarà stabilita una base legale definitiva per il **divieto di aeromobili ultraleggeri**, deciso dal Consiglio federale nel 1984.
- Le disposizioni d'esecuzione della legge comprenderanno anche **prescrizioni relative alla protezione della natura**.
- Dovranno essere controllate e attestate non soltanto le emissioni di rumore ma anche quelle di **sostanze nocive**.
- Nella determinazione delle **tasse aeroportuali**, dovranno essere considerate, oltre al rumore, anche le **emissioni inquinanti** (funzione d'incitamento).
- Le compagnie commerciali d'aviazione dovranno stipulare **assicurazioni di responsabilità civile a favore dei loro passeggeri**.
- Le **inchieste sugli incidenti aerei** saranno semplificate; la Commissione federale d'inchiesta sugli infortuni aeronautici interverrà solo su domanda e i compiti amministrativi saranno notevolmente ridotti.
- Si creerà una base legale più chiara per l'impresa di sicurezza aerea **Swisscontrol**, che diventerà autonoma dal profilo finanziario, sgravando quindi il bilancio federale.

Argomenti del comitato referendario

Il comitato referendario fa valere i seguenti argomenti:

«In piena recessione economica e in contrasto con i suoi impegni a favore dell'ambiente, la Confederazione intende accordare privilegi giuridici e vantaggi finanziari supplementari al traffico aereo.

La riveduta legge sulla navigazione aerea porta inevitabilmente al sovvenzionamento del traffico aereo. L'articolo 101a consente di finanziare un quarto dei costi di costruzione e di ampliamento di aeroporti e aerodromi con il denaro dei contribuenti, prestati a tassi d'interesse favorevoli. Nel contempo la Confederazione riduce il suo sostegno al traffico ferroviario regionale, molto più ecologico e utile a tutti. Le ferrovie sono attualmente obbligate a sopprimere linee, a mettere in discussione l'orario cadenzato e ad aumentare le tariffe. E' tuttavia incontestato che il bilancio ecologico è chiaramente a favore delle ferrovie. Sulle brevi distanze (sino a 400 km), l'aereo provoca un consumo energetico per persona e chilometro sei volte superiore rispetto alle ferrovie e causa un inquinamento cinque volte maggiore. Per motivi sia economici che ecologici, conviene riservare queste distanze alle ferrovie e non sovvenzionare un traffico aereo molto più inquinante e concorrenziale al treno. Ogni sovvenzione destinata all'aviazione andrà necessariamente a scapito degli altri tipi di trasporto.

Questa legge riduce i diritti democratici degli abitanti della zona e le prerogative di Comuni e Cantoni. I nuovi articoli 37a e 37b levano ai Cantoni la competenza di pianificare gli aerodromi mediante piani direttivi e di utilizzazione. Questo compito sarà centralizzato presso l'Ufficio federale dell'aviazione civile, la cui politica consiste nel promuovere l'aviazione, anche in contrasto con gli interessi degli abitanti della zona e delle regioni interessate. Questa politica unilaterale contribuirà ad aumentare la densità della rete aeroportuale svizzera, già oggi tra le più fitte del mondo.

Vogliamo perdere il diritto di essere sentiti e, in compenso, essere chiamati a pagare? Con questo referendum non si tratta di dire sì o no all'aviazione. Bisogna stabilire qual è il giusto spazio da concedere al traffico aereo. La politica svizzera, basata sull'economia di mercato, deve mirare a rendere trasparenti e pubblici i costi di tutti i tipi di trasporto. Il traffico aereo, con il suo bilancio ecologico sfavorevole, non dovrebbe sfuggire a questa regola. Per una politica dei trasporti coerente e contro sovvenzioni abusive bisogna quindi votare no!»

Parere del Consiglio federale

Il Consiglio federale ritiene necessario e urgente adeguare la legge sulla navigazione aerea alla realtà di oggi. Raccomanda la modifica per i seguenti motivi:

Una Svizzera aperta sul mondo

Un sistema di trasporto aereo efficace è una delle infrastrutture essenziali di ogni Paese sviluppato. Abbiamo bisogno come non mai di collegamenti aerei comodi e veloci. Uno degli scopi della nostra politica di navigazione aerea sarà di garantire i collegamenti con i più importanti centri urbani del mondo.

La navigazione aerea è importante per l'economia

Il traffico aereo è diventato indispensabile al mondo degli affari, al turismo, ai viaggi in generale e agli scambi culturali. Produce benessere e posti di lavoro. L'industria e i servizi, la ricerca e la scienza non possono fare a meno di buoni collegamenti aerei. Trascurandoli, si metterebbe in pericolo la competitività della nostra economia, la situazione occupazionale e il benessere. La saturazione dei nostri aeroporti e delle rotte aeree impedisce sempre più al traffico aereo di sfruttare adeguatamente i suoi punti forti e di adempiere i compiti economici che gli spettano in armonia con altri mezzi di trasporto.

Una crescita rispettosa dell'ambiente

Il traffico aereo è parte integrante dell'industria dei trasporti. La domanda di prestazioni in questo settore continuerà a crescere. La Svizzera deve dunque dotarsi di una legge al passo coi tempi, che assicuri una crescita ordinata e rispettosa dell'am-

biente. La legge riveduta contiene per esempio la base legale che consentirà di introdurre una tassa d'atterraggio in funzione delle emissioni nocive; essa costituisce inoltre il fondamento giuridico per il divieto, già attualmente in vigore, concernente gli aeromobili ultraleggeri.

Una politica lungimirante

Gli aeroporti di Ginevra, Basilea e Zurigo sono porte aperte sul mondo e rivestono un'importanza vitale per il nostro Paese. E' quindi indispensabile che possano continuare a funzionare al meglio. Ma anche gli aeroporti regionali svolgono un'importante funzione per il turismo e la formazione dei piloti. Dobbiamo sfruttare in modo ottimale quest'infrastruttura aeronautica e adeguarla tempestivamente alle nuove realtà.

Procedure d'autorizzazione più semplici

Visto il moltiplicarsi di norme a tutti i livelli, è necessario concentrare e semplificare competenze e procedure. Questo discorso vale anche per la navigazione aerea civile. La nuova legge riduce l'onere amministrativo di Confederazione, Cantoni e Comuni.

I Cantoni e i Comuni dovranno essere sentiti

La Costituzione conferisce alla Confederazione la competenza di legiferare in materia di navigazione aerea. Secondo la legge riveduta, la Confederazione ha la competenza esclusiva di rilasciare autorizzazioni e

concessioni per la costruzione di aerodromi e per la navigazione aerea. Ai Cantoni, ai Comuni e alle cerchie interessate continua ad essere garantito il diritto di essere sentiti, come pure è mantenuta la loro legittimazione a presentare opposizioni e ricorsi. Non va inoltre dimenticato che già oggi Cantoni, Comuni e cerchie interessate partecipano alla programmazione su scala nazionale degli aerodromi. Tale programmazione si occuperà in particolare della pianificazione e del coordinamento con i piani direttori e di utilizzazione cantonali e comunali.

Orientare l'evoluzione secondo i bisogni

La nuova legge autorizzerà la Confederazione, sempre che la situazione finanziaria lo permetta, a favorire il potenziamento di determinate strutture aeronautiche di interesse pubblico accordando mutui a tassi ridotti. La decisione spetterà all'Assemblea federale, in virtù della sua competenza in materia di bilancio. Consiglio federale e Parlamento ritengono che in questo modo la Confederazione disporrà di un importante strumento per orientare l'organizzazione del traffico aereo e lo sviluppo delle sue infrastrutture. Se necessario, la Confederazione potrà anche frenare sviluppi indesiderati.

Aereo e treno sono complementari

Lo sviluppo del trasporto aereo non pregiudica quello su rotaia. La legge riveduta intende unicamente fornire alla Confederazione uno strumento supplementare per orientare lo sviluppo e garantire una politica coerente in materia di aerodromi. Il

traffico aereo deve poter adempiere il suo compito in armonia con gli altri mezzi di trasporto. Gli avversari della revisione affermano che il trasporto aereo farebbe concorrenza al treno sulle brevi distanze e che sarebbe inopportuno perseguire una politica d'incentivazione del traffico aereo in un momento in cui si tende a diminuire le prestazioni delle ferrovie. Tuttavia, nel confronto fra treno e aereo il criterio decisivo non è la distanza, bensì la durata del tragitto. Sotto questo aspetto, per numerose destinazioni europee il treno non costituisce (almeno per il momento) una reale alternativa. Il treno viene invece sempre preferito, quando può offrire tempi di percorrenza più brevi.

Maggiore sicurezza

La nuova legge sul traffico aereo permette di adottare più rapidamente le prescrizioni internazionali di sicurezza a favore dei passeggeri e dei terzi che si trovano a terra. La Svizzera potrà così mantenere l'alto livello di sicurezza per la quale è rinomata. Saremo in grado di seguire il rapido evolversi della tecnica aeronautica e, in questo modo, miglioreremo la nostra competitività.

Il referendum minaccia l'intero pacchetto di misure

In caso di rifiuto della legge, non sarà possibile attuare numerosi miglioramenti, unanimemente incontestati, introdotti dalla revisione. Sarà impossibile procedere ai necessari adeguamenti, nell'interesse della sicurezza aerea, della nostra competitività e della tutela ambientale. Il nostro Paese ne risentirebbe certamente negli anni a venire.

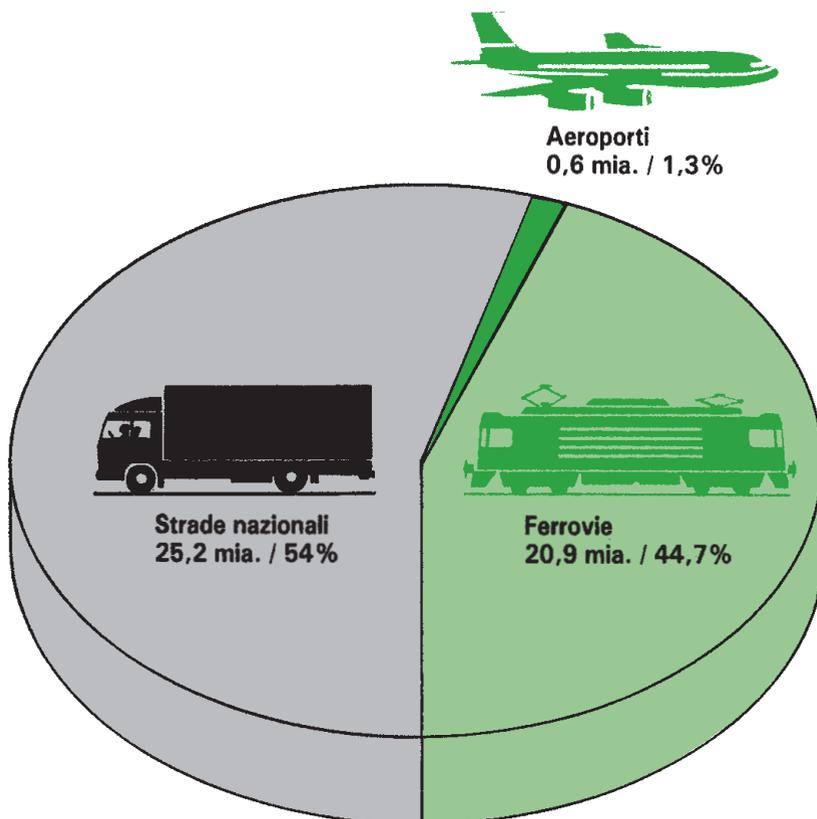
Per tutti questi motivi, Consiglio federale e Parlamento raccomandano di approvare la revisione della legge sulla navigazione aerea.

Sapevate che...

- nel 1992 nei nostri aeroporti sono transitati più di 20 milioni di passeggeri;
- nei nostri aerodromi e aeroporti sono impiegate a tempo pieno circa 27 000 persone;
- nel 1992 più di 40 compagnie aeree hanno effettuato voli di linea a destinazione dell'aeroporto di Ginevra, collegando la Svizzera con 110 città in 59 Paesi;
- l'aeroporto di Zurigo procura il 5,4 per cento circa dell'intero reddito della popolazione zurighese;
- più del 90 per cento del carburante utilizzato dagli aerei serve al trasporto aereo **pubblico**;
- per trasportare un passeggero su un tragitto di 100 km gli aerei della Swissair consumano in media 5 litri di carburante;
- l'intera aviazione svizzera produce meno del 4 per cento delle emissioni inquinanti;
- l'1 per cento della popolazione svizzera è disturbato dal rumore provocato dagli aerei?

Trasporti

Investimenti infrastrutturali della Confederazione dal 1970 al 1992



La revisione della legge sulla navigazione aerea permetterà alla Confederazione di partecipare anche in futuro allo sviluppo degli aeroporti.

Testo in votazione

Legge federale sulla navigazione aerea (LNA)

Modificazione del 18 giugno 1993

I

La legge federale del 21 dicembre 1948 sulla navigazione aerea (LNA) è modificata come segue:

Nuove denominazioni

Negli articoli 3 capoverso 2, 8, 23, 28, 32, 37, 43 e 103 la denominazione «Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie» è sostituita con «Dipartimento».

Negli articoli 3, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 18, 22, 28, 30, 33, 37, 42, 43, 44, 52, 58, 59, 60, 61, 62, 71, 73, 92, 98, 100 e 107 la denominazione «Ufficio aeronautico federale» è sostituita con «Ufficio federale».

Art. 1

I. Uso dello spazio aereo svizzero
1. Principio e definizioni

¹ L'uso dello spazio aereo svizzero da parte di aeromobili o di ordigni balistici è autorizzato entro i limiti della presente legge, della legislazione federale in generale e degli accordi internazionali che vincolano la Svizzera.

² Si considerano aeromobili, ai sensi della presente legge, gli apparecchi volanti che possono sostenersi nell'atmosfera per mezzo di reazioni dell'aria diverse da quelle dell'aria sul suolo (veicoli a cuscinetto d'aria).

³ Si considerano ordigni balistici, ai sensi della presente legge, gli apparecchi volanti che non rientrano nella categoria degli aeromobili.

⁴ Per servizio della sicurezza aerea si intendono, ai sensi della presente legge, tutti i servizi che garantiscono uno svolgimento sicuro, ordinato e fluido del traffico aereo.

Art. 2

2. Aeromobili e ordigni balistici ammessi alla circolazione

¹ Sono ammessi alla circolazione nello spazio aereo svizzero, fatto salvo il capoverso 2:

- a. gli aeromobili svizzeri di Stato;
- b. gli aeromobili iscritti nella matricola svizzera conformemente all'articolo 52 e muniti dei certificati previsti nell'articolo 56;

- c. gli aeromobili di categorie speciali ai quali si applicano norme particolari (art. 51 e 108);
- d. gli aeromobili stranieri che possono utilizzare lo spazio aereo svizzero in virtù di accordi internazionali;
- e. gli aeromobili che possono utilizzare lo spazio aereo svizzero in virtù di una decisione speciale dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (Ufficio federale).

² Il Consiglio federale può escludere dalla circolazione nello spazio aereo svizzero gli aeromobili di categorie speciali per tutelare la sicurezza della navigazione aerea o per motivi inerenti alla protezione dell'ambiente, oppure ammetterli a condizione che organismi appropriati, pubblici o privati, garantiscano i compiti di sorveglianza.

³ Il Consiglio federale emana prescrizioni particolari concernenti gli ordigni balistici.

Art. 3 cpv. 1, ultimo periodo

¹ ... Esso la esercita per mezzo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie (Dipartimento).

Art. 3a

1a. Accordi internazionali relativi al traffico aereo

Il Consiglio federale può concludere con Stati stranieri accordi relativi al traffico aereo internazionale.

L'attuale art. 3^{bis} diventa art. 3b con la marginale seguente:

1b. Collaborazione con autorità straniere

Art. 4

2. Delegazione della sorveglianza

¹ L'Ufficio federale può delegare speciali competenze di sorveglianza alle direzioni degli aerodromi o ai Cantoni, alle autorità comunali o a organismi appropriati, previo il loro accordo.

² I Governi dei Cantoni interessati saranno sentiti prima di qualsiasi delega di competenze alle autorità comunali.

Art. 6

4. Ricorso

¹ Le decisioni fondate sulla presente legge e sulle sue disposizioni d'esecuzione possono essere impugnate con ricorso, conformemente alla legge federale sulla procedura amministrativa e alla legge federale sull'organizzazione giudiziaria.

² Contro le inchieste sugli infortuni aeronautici sono ammessi soltanto i ricorsi previsti dall'articolo 26a.

5. Allegati alla
Convenzione di
Chicago e colla-
borazione euro-
pea

Art. 6a

¹ Il Consiglio federale può eccezionalmente dichiarare direttamente applicabili taluni allegati, comprese le relative prescrizioni tecniche, della Convenzione del 7 dicembre 1944 relativa all'aviazione civile internazionale; per queste disposizioni può prescrivere un modo di pubblicazione speciale e decidere che taluni allegati o parti di allegati non verranno tradotti.

² Il Consiglio federale può applicare tale disciplinamento pure alle prescrizioni tecniche stabilite nell'ambito della collaborazione tra le autorità aeronautiche europee.

Art. 11a

I. Utilizzazione
abusiva di aereo-
mobili

¹ È vietato ogni uso dello spazio aereo svizzero incompatibile con gli obiettivi della Convenzione del 7 dicembre 1944 relativa all'aviazione civile internazionale.

² Questa disposizione si applica per analogia anche all'uso all'estero:

- a. di aeromobili svizzeri;
- b. di aeromobili stranieri da parte di un esercente la cui sede principale o residenza permanente si trova in Svizzera.

Art. 12

II. Prescrizioni
complete
1. Competenza

¹ Il Consiglio federale emana le prescrizioni di polizia, in particolare per garantire la sicurezza della navigazione aerea, per prevenire gli attentati, per combattere il rumore, l'inquinamento dell'aria e altri effetti dannosi o molesti inerenti all'impiego di aeromobili.

² Esso emana altresì prescrizioni per la protezione della natura.

³ I Governi dei Cantoni interessati devono essere sentiti prima dell'emanazione di prescrizioni per la prevenzione degli attentati sugli aerodromi.

Art. 18, marginale

III. Obbligo di
atterrare

Art. 19

IV. Voli all'e-
stero

¹ L'Ufficio federale può limitare o vietare i voli di aeromobili svizzeri all'estero se la sicurezza dell'esercizio lo esige; questa disposizione si applica ai voli effettuati da aeromobili stranieri il cui esercente ha la sede principale o la residenza permanente in Svizzera.

² Qualora motivi politici impongano provvedimenti di cui al capoverso 1, l'Ufficio federale li attua d'intesa con le direzioni competenti del Dipartimento federale degli affari esteri.

Art. 19a

V. Formazione del personale navigante straniero nonché manutenzione di apparecchi volanti stranieri

L'Ufficio federale può, d'intesa con le direzioni competenti del Dipartimento federale degli affari esteri, vietare la formazione di personale navigante straniero nonché la manutenzione e la riparazione di apparecchi volanti stranieri, se gravi motivi di politica estera lo esigono.

Art. 20

VI. Incidenti particolari

Ai fini di migliorare la sicurezza della navigazione aerea, il Consiglio federale emana disposizioni concernenti l'obbligo di comunicare gli incidenti particolari d'aviazione; le disposizioni dell'articolo 23 capoverso 1 si applicano agli infortuni aeronautici.

Art. 21, marginale

VII. Polizia aerea

Art. 22, marginale

VIII. Infortuni aeronautici
I. Servizio di salvataggio

Art. 24

3. Inchieste sugli infortuni aeronautici
a. In generale

¹ Per ogni infortunio aeronautico è aperta un'inchiesta intesa a chiarire le circostanze e le cause e ad impedire infortuni analoghi.

² Il Consiglio federale può prevedere eccezioni, in particolare per i voli del traffico non commerciale.

³ Esso può prevedere inchieste per gli incidenti che hanno particolarmente pregiudicato la sicurezza della navigazione aerea senza aver provocato un infortunio.

⁴ L'inchiesta non ha lo scopo di valutare giuridicamente le cause e le circostanze dell'infortunio.

⁵ Chiunque giustifica un interesse ai risultati dell'inchiesta ha il diritto di consultare gli atti, purché interessi pubblici o privati importanti non esigano il segreto di taluni documenti.

b. Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici

Art. 25

¹ Un Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici (Ufficio) è aggregato al Dipartimento.

² L'Ufficio svolge l'inchiesta, se del caso in collaborazione con le autorità giudiziarie e amministrative competenti in altre procedure e allestisce il suo rapporto.

³ Se l'esame previsto dall'articolo 26 capoverso 2 non è richiesto, tale rapporto costituisce il rapporto finale.

c. Commissione sugli infortuni aeronautici

Art. 26

¹ Il Consiglio federale designa una Commissione federale sugli infortuni aeronautici (Commissione).

² Chiunque giustifica un interesse ai risultati dell'inchiesta, come pure le autorità designate dal Consiglio federale, può chiedere, entro il termine di trenta giorni dalla sua consegna, che il rapporto d'inchiesta dell'Ufficio venga esaminato dalla Commissione affinché essa determini se è completo e concludente; in questo caso la Commissione allestisce un rapporto finale.

d. Rapporto finale, riapertura della procedura e impugnazione

Art. 26a

¹ Il rapporto finale della Commissione non costituisce una decisione e non può essere impugnato.

² Se fatti nuovi essenziali insorgono entro un termine di dieci anni dalla consegna del rapporto finale, l'Ufficio procede d'ufficio o su richiesta alla riapertura della procedura. Il rifiuto di riapertura della procedura può essere impugnato entro trenta giorni con un ricorso alla Commissione, che statuisce definitivamente.

³ La Commissione statuisce altresì definitivamente sui ricorsi presentati contro le misure di inchiesta e sui ritardi intervenuti nello svolgimento delle inchieste.

e. Disposizioni di esecuzione

Art. 26b

¹ Il Consiglio federale stabilisce le modalità della procedura d'inchiesta, della pubblicazione dei risultati e della procedura dinanzi alla Commissione.

² Esso può prevedere perquisizioni, sequestri, autopsie, perizie, citazioni, convocazioni forzate e audizioni di persone sentite a titolo informativo e di testimoni.

³ È inoltre applicabile la legge federale sulla procedura penale, purché talune peculiarità della procedura d'inchiesta non esigano deroghe.

⁴ Il Consiglio federale stabilisce i casi nei quali, per motivi gravi, la consultazione degli atti nell'ambito di altre procedure deve essere limitata.

Art. 26c

f. Spese

¹ La Confederazione assume le spese di inchiesta; essa dispone di un diritto di regresso nei confronti delle persone che hanno provocato l'infortunio intenzionalmente o per negligenza grave.

² Le spese di rimozione delle salme e degli aeromobili sono a carico dell'esercente, anche se il provvedimento è stato ordinato dall'inquirente per i bisogni dell'inchiesta.

³ Il Cantone sul cui territorio si è verificato l'infortunio assume le spese di sorveglianza in loco.

⁴ Il Consiglio federale stabilisce le spese e le indennità della procedura dinanzi alla Commissione; esso può prevedere che esse siano totalmente o parzialmente addossate alle persone che hanno richiesto la procedura o che hanno formulato richieste nell'ambito della stessa.

Art. 27, marginale

IX. Navigazione
aerea commerciale
1. Concessione
a. Obbligo

Art. 34

Abrogato

Art. 37 cpv. 3 e marginale

2. Concessione e
autorizzazione
per aerodromi
a. In generale

³ *Abrogato*

Art. 37a

b. Procedura
per gli aerodromi
pubblici (aerporti)

¹ Tutte le esigenze degli aerodromi pubblici sono esaminate e decise nell'ambito della procedura federale di autorizzazione. A tale scopo non è necessaria alcuna autorizzazione supplementare in virtù della legge federale del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio o in virtù della legislazione cantonale.

² Se l'impianto o l'esercizio di un aerodromo pubblico esigono un'autorizzazione fondata su un altro testo legislativo federale, la concessione può essere rilasciata soltanto con l'accordo dell'autorità di autorizzazione competente. La decisione delle autorità compartecipi è parte integrante della procedura di concessione e viene notificata contemporaneamente alla decisione di concessione.

³ I Cantoni, i Comuni, gli organi federali interessati, nonché gli altri interessati, vengono sentiti prima di accordare la concessione; l'audizione dei Comuni e degli altri interessati viene effettuata dai Cantoni.

⁴ Le proposte fondate sulla legislazione cantonale sono prese in considerazione purché non ostacolino in modo eccessivo la costruzione e l'esercizio dell'aerodromo.

⁵ La costruzione di impianti che non servono interamente o prevalentemente all'esercizio dell'aerodromo sottostà alla procedura cantonale di autorizzazione. Prima di decidere in merito all'autorizzazione l'autorità cantonale competente deve ottenere l'approvazione dell'Ufficio federale. L'approvazione è negata se il progetto di costruzione pregiudica la sicurezza di volo o intralcia l'esercizio dell'aerodromo.

Art. 37b

c. Procedura per tutti gli altri aerodromi (campi d'aviazione)

¹ Il sito, le dimensioni e il volume d'esercizio dell'aerodromo, come pure gli aspetti specificamente aeronautici sono stabiliti esaustivamente al momento della procedura federale di autorizzazione. A tale scopo non è necessaria alcuna autorizzazione supplementare in virtù della legge federale del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio o in virtù della legislazione cantonale.

² Se l'impianto o l'esercizio di un aerodromo esigono un'autorizzazione fondata su un altro testo legislativo federale, l'autorizzazione può essere rilasciata soltanto con l'accordo delle autorità competenti. La decisione delle autorità compartecipi è parte integrante della procedura di autorizzazione e viene notificata contemporaneamente alla decisione d'autorizzazione.

³ I Cantoni, i Comuni, gli organi federali interessati, nonché gli altri interessati, vengono sentiti prima di accordare la concessione; l'audizione dei Comuni e degli altri interessati viene effettuata dai Cantoni.

⁴ Le proposte fondate sulla legislazione cantonale sono prese in considerazione purché non ostacolino in modo eccessivo la costruzione e l'esercizio dell'aerodromo.

⁵ Le altre questioni di polizia delle costruzioni vengono decise nell'ambito di una procedura cantonale complementare di permesso di costruzione. La procedura cantonale va coordinata con quella federale di autorizzazione.

⁶ L'articolo 37a capoverso 5 si applica alla costruzione di impianti che non servono interamente o prevalentemente all'esercizio dell'aerodromo.

Art. 39

4. Tasse d'aerodromo

¹ L'Ufficio federale sorveglia le tasse degli aerodromi pubblici, nella misura in cui sono riscosse per l'uso degli impianti nel traffico aereo.

² Per la fissazione delle tasse, l'esercente dell'aerodromo tiene parimenti conto delle emissioni foniche e di sostanze nocive degli aeromobili.

Art. 40

11. Servizio della sicurezza aerea
1. In generale

¹ Il Consiglio federale organizza il servizio della sicurezza aerea.

² Esso può affidare integralmente o parzialmente il servizio della sicurezza aerea civile ad una società anonima di economia mista senza scopo lucrativo (società), il cui capitale appartiene in maggioranza alla Confederazione e i cui statuti sono subordinati all'approvazione del Consiglio federale.

³ La società è esentata da qualsiasi imposta della Confederazione, dei Cantoni e dei Comuni.

⁴ Servizi locali di sicurezza di volo possono essere istituiti sugli aerodromi con l'autorizzazione dell'Ufficio federale; se la sicurezza aerea lo esige, l'Ufficio federale può altresì imporre l'istituzione di un simile servizio.

⁵ I servizi civili e militari della sicurezza aerea devono essere coordinati in funzione del bisogno e riuniti, purché tale riunione sia giudiziosa dal profilo tecnico e dell'esercizio.

⁶ L'attività dei servizi di sicurezza aerea non è limitata alle frontiere nazionali.

Art. 40a

2. Impianti

¹ La costruzione e le modificazioni importanti di un impianto di sicurezza aerea sottostanno all'autorizzazione del Dipartimento.

² L'articolo 37a si applica per analogia.

2. Uso della
proprietà di
terzi

Art. 40b

La Confederazione e la società hanno il diritto di usare proprietà pubbliche o private per gli impianti di sicurezza aerea.

Art. 42 cpv. 5

⁵ Sono fatte salve le prescrizioni della legislazione sulla protezione dell'ambiente relative al rumore.

L'attuale art. 44^{bis} diventa art. 44a.

L'attuale art. 44^{ter} diventa art. 44b.

Art. 48

4. Confedera-
zione

¹ Fatti salvi gli articoli 45-47, la Confederazione assume le spese:

- a. di sicurezza aerea, nella misura in cui non sono addossate alla società;
- b. di soppressione o di adeguamento degli ostacoli alla navigazione aerea esistenti in Svizzera al di fuori del perimetro di un aerodromo o di un aerodromo situato all'estero;
- c. di indennizzo per le restrizioni alla proprietà fondiaria in Svizzera a favore di un aerodromo e all'estero a favore di un impianto di sicurezza aerea.

² La Confederazione e la società riscuotono tasse per coprire le loro spese di sicurezza aerea.

³ Dal profilo della tecnica di sicurezza aerea l'intero territorio della Confederazione costituisce un'unità e le tasse vanno riscosse in funzione dei medesimi principi.

⁴ Le tasse riscosse dalla società sottostanno all'approvazione del Dipartimento.

Art. 50

VI. Espropria-
zione

Conformemente alla legislazione federale sull'espropriazione, per la costruzione e l'esercizio di aerodromi pubblici o per i bisogni della sicurezza aerea il Dipartimento può esercitare il diritto di espropriazione o conferirlo a terzi.

Art. 51

1. Classifica-
zione

¹ Il Consiglio federale emana le disposizioni per la classificazione degli aeromobili in singole categorie.

² Esso definisce in particolare:

- a. quali aeromobili sono considerati aeromobili svizzeri di Stato;
- b. a quali speciali categorie di aeromobili si applicano norme particolari (art. 2 e 108).

³ Esso può autorizzare i Cantoni a prendere provvedimenti per determinate categorie di aeromobili senza occupanti in vista della riduzione degli effetti nocivi sull'ambiente e dei pericoli ai quali sono esposti persone e beni al suolo.

Art. 56 cpv. 1 frase introduttiva e lett. c e d, nonché cpv. 2-4

¹ L'Ufficio federale certifica per gli aeromobili iscritti nella matricola svizzera:

c. l'emissione di rumori e sostanze nocive degli aeromobili a motore, nel certificato di rumore e di emissione di sostanze nocive.

d. *Abrogata*

² Il Consiglio federale può prescrivere la riunione dei certificati di navigabilità, di rumore e di emissione di sostanze nocive.

³ *Abrogato*

⁴ Il Consiglio federale emana, secondo gli accordi internazionali, prescrizioni sul rilascio, la durata di validità, il rinnovo e il ritiro di licenze e certificati.

Art. 57

IV. Costruzione
e esercizio di ae-
romobili

¹ Per garantire in particolare la sicurezza aerea, il Dipartimento emana prescrizioni sulla costruzione, l'esercizio, la manutenzione e l'equipaggiamento degli aeromobili, nonché sui documenti che devono trovarsi a bordo.

² Il Dipartimento può emanare prescrizioni sulla costruzione di talune parti di aeromobili.

³ Le aziende di costruzione e di manutenzione devono essere titolari di una licenza dell'Ufficio federale.

Art. 58 cpv. 1 e 2

¹ La navigabilità degli aeromobili iscritti nella matricola svizzera nonché l'emissione di rumori e di sostanze nocive degli aeromobili a motore sottostanno a controllo.

² Il Dipartimento emana prescrizioni sulle condizioni di navigabilità. D'intesa con il Dipartimento federale dell'interno, emana prescrizioni sui limiti ammessi per le emissioni di rumori e di sostanze nocive degli aeromobili a motore.

5. Altre prescrizioni

Art. 74

¹ Il Consiglio federale emana prescrizioni sulla prestazione delle garanzie, specialmente per quanto concerne il loro importo e il rilascio di certificati ufficiali concernenti il genere, l'importo e la durata di validità delle garanzie prestate.

² Esso può estendere la prestazione delle garanzie a determinate categorie di aeromobili svizzeri che non sono iscritti nella matricola.

³ In modo analogo alla legislazione sulla circolazione stradale, il Consiglio federale può emanare prescrizioni relative ai danni causati da aeromobili sconosciuti o non assicurati.

Art. 75 cpv. 5

⁵ Il Consiglio federale può emanare prescrizioni sull'istituzione di un sistema di indennizzo da parte di un'assicurazione che, in caso di limitazione della somma della responsabilità civile, garantisca a titolo complementare la copertura totale o parziale dei diritti di risarcimento in caso di morte o di lesioni corporali; esso può prevedere che premi corrispondenti siano riscossi al momento della vendita dei biglietti di volo.

Art. 76a

III. Copertura

¹ Le imprese svizzere del traffico aereo commerciale devono assicurarsi contro le conseguenze della responsabilità civile come trasportatori aerei sino a concorrenza di un importo da stabilirsi dal Consiglio federale.

² Fatti salvi gli accordi internazionali che vincolano la Svizzera, il Consiglio federale può far dipendere il rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni a imprese straniere del traffico aereo commerciale dall'esistenza di una sufficiente assicurazione sulla responsabilità civile come trasportatori aerei.

Art. 77 cpv. 1

¹ I diritti derivanti dalla presente legge sono garantiti alle persone danneggiate assicurate giusta la legge sull'assicurazione contro gli infortuni, fatto salvo il suo articolo 44. L'assicuratore dispone del diritto di regresso nei confronti degli assicurati, conformemente agli articoli 41-44 di detta legge.

Art. 89a

2a. Inosservanza delle istruzioni di un aeromobile intercettatore

¹ Chiunque, in qualità di comandante di bordo di un aeromobile, non segue le istruzioni date da un aeromobile intercettatore secondo le norme della circolazione aerea, è punito con la detenzione o con la multa.

- ² L'atto è punibile se è stato commesso all'estero a bordo:
- a. di un aeromobile svizzero;
 - b. di un aeromobile straniero utilizzato da un esercente con sede principale o con residenza permanente in Svizzera.
- ³ È applicabile l'articolo 4 capoverso 2 del Codice penale svizzero.

Art. 91 n. 2

2. Nei casi di esigua gravità si può prescindere da ogni pena.

Art 97^{bis}

Abrogato

Art. 101 marginale e cpv. 1

1. Prestazioni della Confederazione
1. Alle imprese del traffico di linea

- ¹ La Confederazione può concedere sussidi o prestiti alla navigazione aerea svizzera per l'esercizio di linee aeree regolari.

Art. 101a

2. Agli aerodromi

- ¹ La Confederazione può concedere prestiti con interessi e condizioni d'ammortamento preferenziali per migliorie e ampliamenti degli aeroporti di Basilea-Mulhouse, Ginevra e Zurigo sino a concorrenza del 25 per cento delle spese di costruzione; se motivi importanti lo giustificano, essa può in via eccezionale superare questo limite.

- ² La Confederazione può concedere prestiti con interessi preferenziali sino a concorrenza del 25 per cento:

- a. delle spese di costruzione, di installazione, di miglioria o di ampliamento di aerodromi che servono principalmente al traffico commerciale regionale oppure servono in ampia misura all'istruzione e al perfezionamento aeronautici o alla Scuola svizzera di aviazione da trasporto;
- b. delle indennità che devono essere versate per le restrizioni della proprietà fondiaria giusta l'articolo 44 capoverso 1.

Art. 103a

IV. Istruzione e perfezionamento aeronautici

- ¹ La Confederazione sostiene l'istruzione e il perfezionamento aeronautici di candidati atti a divenire piloti militari, piloti professionisti, istruttori o piloti di ricognizione.

- ² L'istruzione è impartita principalmente in scuole private.

³ Il Consiglio federale può delegare a organizzazioni della navigazione aerea la direzione amministrativa, l'informazione sulle possibilità della carriera aeronautica e la pubblicità. La Confederazione assume le spese al prezzo di costo. I dettagli sono disciplinati in via contrattuale.

⁴ Il Consiglio federale disciplina la sorveglianza e istituisce un organo incaricato di conciliare gli interessi dei servizi interessati.

Art. 103b

V. Scuola svizzera di aviazione da trasporto
1. In generale

¹ La Confederazione istituisce una Scuola svizzera di aviazione da trasporto o impartisce il mandato di gestirne una per suo conto.

² La Scuola svizzera di aviazione da trasporto è destinata all'istruzione del personale aeronautico che abbisogna di una licenza personale dell'Ufficio federale per esercitare la propria attività.

³ Il Consiglio federale stabilisce i dettagli dei compiti, delle condizioni di ammissione, dell'esercizio e della ripartizione dei costi.

Art. 103c

2. Sorveglianza

La Scuola sottostà alla sorveglianza dell'Ufficio federale.

Art. 103d

3. Prestazioni finanziarie

Il Dipartimento disciplina le prestazioni finanziarie degli allievi e delle imprese di navigazione aerea alla Scuola.

Art 108 cpv. 1

¹ Il Consiglio federale può prevedere che talune disposizioni della presente legge non si applichino agli aeromobili di speciali categorie. Si considerano tali:

- a. gli aeromobili di Stato che non sono aeromobili militari;
- b. gli aeromobili senza motore;
- c. gli aeromobili a motore senza occupanti;
- d. gli aeromobili a motore con occupanti e il cui peso o carico alare sono minimi.

II

Abrogazione e modificazione del diritto in vigore

1. Sono abrogati:

- a. le disposizioni finali IV e V della modificazione del 17 dicembre 1971 e le modificazioni finali della modificazione del 14 dicembre 1984 della LNA;

- b. il decreto federale del 28 settembre 1962 che approva alcuni emendamenti del regolamento di trasporto aereo;
- c. il decreto federale del 20 dicembre 1972 concernente le misure da prendere per incoraggiare la formazione dei giovani piloti e dei granatieri paracadutisti.

2. La legge sul lavoro è modificata come segue:

Art. 3 lett. c e h

La legge non è applicabile:

- c. agli equipaggi delle imprese svizzere di trasporto aereo;
- h. ai lavoratori che sono sottoposti all'accordo del 21 maggio 1954 concernente le condizioni di lavoro dei battellieri del Reno.

3. La legge federale sull'organizzazione giudiziaria è modificata come segue:

Art. 99 lett. d e e

Il ricorso di diritto amministrativo non è ammissibile contro:

- d. il rilascio o il rifiuto di concessioni al cui ottenimento la legislazione federale non conferisce un diritto, le decisioni di contemporaneo conferimento o rifiuto del diritto di espropriazione ai concessionari e l'autorizzazione o il rifiuto di trasferire queste concessioni, fatte salve le concessioni per lo sfruttamento di forze idriche e l'esercizio di aerodromi;
- e. il rilascio o il rifiuto di permessi di costruire o di mettere in esercizio impianti tecnici o veicoli, fatti salvi gli impianti per la navigazione aerea;

III

Referendum ed entrata in vigore

¹ La presente legge sottostà al referendum facoltativo.

² Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore.

Invii non recapitabili:
rimandare al controllo
degli abitanti del comune

Raccomandazioni di voto

Per i motivi esposti, Consiglio federale e Parlamento vi raccomandano di votare come segue il 20 febbraio 1994:

- **Sì** al decreto federale del 18 giugno 1993 concernente la proroga della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali
- **Sì** al decreto federale del 18 giugno 1993 concernente la proroga della tassa sul traffico pesante
- **Sì** al decreto federale del 18 giugno 1993 concernente l'introduzione di una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni o al consumo
- **NO** all'iniziativa popolare «per la protezione della regione alpina dal traffico di transito»
- **Sì** alla modificazione del 18 giugno 1993 della legge federale sulla navigazione aerea