

# Rapporto

numero	data	Dipartimento
<b>7482 R</b>	28 marzo 2018	TERRITORIO
Concerne		

## **della Commissione della legislazione sul messaggio 20 dicembre 2017 concernente la Legge d'applicazione del Concordato concernente gli impianti di trasporto a fune e le sciovie esonerati dalla concessione federale (LFun)**

### **I. MESSAGGIO DEL CONSIGLIO DI STATO**

Il Consiglio di Stato sottopone alla nostra attenzione il messaggio n. 7482 con annesso disegno di Legge concernente l'applicazione del Concordato del 15 ottobre 1951 per gli impianti di trasporto a fune e le sciovie esonerati dalla concessione federale.

A tale Concordato hanno aderito ben 20 Cantoni - tra cui il Canton Ticino dal 1955 - ed è il classico compromesso tutto svizzero voluto non solo per facilitare e semplificare la suddivisione delle competenze nella gestione degli impianti, ma anche per ridurre i costi per i moltissimi impianti necessari al lavoro in montagna (ad es. la conduzione di alpeggi).

La volontà, con questo messaggio, è quella di precisare alcuni aspetti non sufficientemente chiari nell'attuale Legge, come la designazione delle autorità competenti per l'applicazione di tale Concordato. Ciò è anche dovuto al fatto che nel corso degli anni, vi sono state varie modifiche a livello normativo, che invece di chiarire determinati aspetti, a volte – come verrà spiegato in seguito nel presente rapporto – li ha persino complicati.

Il settore ha dunque vissuto una forte evoluzione, sia a livello giuridico che tecnico, subendo varie modifiche nel corso degli anni. In particolar modo, si è visto l'aumento degli ascensori inclinati e dei montascale, tant'è che il Canton Ticino è quello che detiene il maggior numero di impianti di questo genere.

Il CITS, organo nazionale preposto agli accertamenti di tipo tecnico degli impianti, dopo aver svolto i controlli, redige un rapporto con il quale ne autorizza o no l'attività (e se del caso indica le misure da adottare per ottenere la rispettiva autorizzazione), fatturando in seguito le proprie attività ai Cantoni, i quali si rifanno sui proprietari degli impianti.

Mediante la nuova Legge si vuole dunque dotare il Consiglio di Stato di un migliore strumento giuridico che permetta non solo una migliore applicazione del Concordato – visto anche le modifiche susseguitesi nel corso degli anni – ma altresì, attraverso una base legale solida, precisare sia il ruolo del Governo nel prelevare gli emolumenti, sia la “forchetta” di tasse e spese legate a questi impianti.

Al 31 dicembre 2016 nel nostro Cantone ben 205 impianti beneficiano di autorizzazione di esercizio cantonale e più precisamente:

- 35 funivie e funicolari
- 20 sciovie

- 20 mini sciovie e tappeti mobili
- 130 ascensori inclinati

Qui di seguito una breve cronistoria dell'evoluzione del Concordato e un chiarimento sulla distinzione delle competenze a seconda della tipologia di impianto:

**15.10.1951:** adesione del Canton Ticino al **Concordato concernente gli impianti di trasporto a fune e le sciovie esonerati dalla concessione federale.**

**01.01.2007:** entrata in vigore della **Legge federale in materia di impianti a fune adibiti al trasporto di persone (LIFT)** che annulla e sostituisce a) l'Ordinanza sulle funivie esenti dalla concessione federale e le sciovie del 22.03.1972 (OFEC), semplificando così le procedure; e b) l'Ordinanza sul rilascio della concessione agli impianti di trasporto a fune dell'08.11.1978 (ORFC).

Tale normativa federale prevede una chiara suddivisione delle competenze, soprattutto per quanto concerne:

- Impianti a fune a concessione federale:** la competenza è dell'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) per gli impianti adibiti al trasporto regolare e professionale di viaggiatori (secondo LVT) e di una capacità dei veicoli di più di otto persone per ciascuna direzione di marcia ( es. funivia "va e vieni" Airolo-Pesciüm);
- Impianti a fune a autorizzazione cantonale:** la competenza è dei Cantoni per le sciovie, i cosiddetti "piccoli impianti a fune", trasporto al massimo di otto persone (es. Tremorgio).

Per quanto riguarda gli **impianti di trasporto a fune che servono esclusivamente al trasporto merci** fa stato la Legge sulle funi metalliche del 17 dicembre 2009 (LFM) (es. alpeggi).

## II. AUDIZIONI COMMISSIONALI

La modifica di Legge non ha posto alcun tipo di problema in seno alla Commissione della Legislazione, in quanto, come sopra esposto, si tratta semplicemente di chiarire alcuni aspetti e dare una base legale solida al Consiglio di Stato per prelevare le tasse.

Nel redigere un rapporto, come spesso accade, ci si imbatte anche in questioni parallele che, all'apparenza, sembrano totalmente "sganciate" dal tema, ma che invece nel medio-lungo termine possono avere influssi sullo stesso.

A livello nazionale infatti, è in consultazione fino al 31 marzo il *Règlement sur la construction et l'exploitation des téléphériques, téléskis sans concession fédérale (règlement CITT)*, il quale sarà poi in seguito votato alla Conferenza dei Cantoni Concordatari per gli impianti a funi e sciovie esenti dalla concessione federale il prossimo 9 maggio 2018.

Soprattutto in vista della prossima legislatura, quando si tratterà nuovamente di discutere i sussidi agli impianti a fune (in particolare quelli sciistici i quali hanno sul proprio comprensorio sia impianti a concessione federale che ad autorizzazione cantonale), pur consapevoli di esulare dal messaggio in sé, ma altrettanto sicuri che tale regolamento avrà avere influssi, molto probabilmente negativi, in particolar modo per i piccoli impianti e i rispettivi gestori, si è proceduto nell'audizionare Renzo Pesciallo, direttore della Valbianca SA ed ex collaboratore dell'Ufficio federale dei Trasporti, e Martino Colombo, Capo della Sezione della mobilità (DT).

L'ingegner Renzo Pesciallo si occupa da più di 14 anni di funivie<sup>1</sup> e visionato il messaggio, ha sottolineato che la Legge d'applicazione non pone alcun problema, in quanto si tratta solo di precisare, giustamente, alcuni aspetti poco chiari nonché di dare una base legale più solida al Governo per prelevare le tasse. Ciononostante, concorda con i timori sollevati riguardo dai commissari e sottolinea l'influsso che potrebbe avere l'approvazione del Regolamento CITS sul costo finale sommato alle relative tasse.

Infatti, tale Regolamento, al quale anche il Canton Ticino fa riferimento via il Concordato, unitamente all'Ordinanza sugli impianti a fune OIFT (base legale anche per gli impianti ad autorizzazione cantonale) sono già stati modificati nel corso degli anni e alcune di queste modifiche hanno già, purtroppo, ristretto i margini di manovra dei Cantoni e di riflesso aumentato i costi di gestione/manutenzione.

In particolare, il Sig. Pesciallo sottolinea l'approvazione nel 2015 della modifica all'art.4 cpv.2 del OIFT, che ha avuto un'influenza enorme sulle conduzioni degli impianti in quanto *“per attestare la sicurezza occorre presentare all'autorità competente per il rilascio dell'autorizzazione la documentazione di cui all'art.12 e all'allegato 1”*. In sintesi, chiunque dall'approvazione di quest'articolo, vuole costruire o modificare un impianto a fune spedire all'autorità cantonale tutti i documenti previsti dall'ordinanza federale. Dunque, anche per un semplice tappeto mobile, ad autorizzazione cantonale, ora occorre, come per impianti federali, presentare perizie antincendio, calcoli del genio civile, .ecc. Tutto ciò fa aumentare i costi, ma, mentre per le grandi stazioni tali costi sono ancora sopportabili, per i piccoli si rivelano sempre più problematici. Egli intravede, purtroppo, due scenari: i piccoli impianti strangolati da costi di gestione/manutenzione e tasse insostenibili chiuderanno (con tutte le conseguenze economiche e sociali per le regioni dove risiedono, vedi es. Filovia Malvaglia – riaperta ma con investimenti enormi), oppure verranno inglobati nelle imprese titolari di concessione federale.

Il Sig. Martino Colombo, Capo della Sezione della Mobilità, ritiene invece che l'approvazione del nuovo regolamento non avrà nessun o poco influsso sui costi che, anzi, per alcuni saranno minori.

A suo dire, occorre distinguere fra i costi effettivi dell'impianto e quelli amministrativi o legati ai controlli. Frequenza e modalità di controllo rimarrebbero infatti invariate. Per la loro applicazione il Ticino fa capo all'Ufficio tecnico di Spiez/Organo di Controllo IKSS/CITT, mentre il Cantone, attraverso la Sezione della Mobilità, si occupa direttamente degli aspetti amministrativi. I costi dei controlli tecnici regolari imposti dal Concordato sono fatturati direttamente ai proprietari degli impianti come da legge e ordinanza federali in materia sotto la voce “Spese di esame e di controllo”. Per i proprietari si aggiungono le tasse di autorizzazione e di cancelleria dovute al Cantone per il suo lavoro amministrativo. Annualmente questo settore genera entrate e uscite quasi equivalenti nell'ordine di 180'000-190'000 fr, senza contare le spese per il personale e quelle amministrative generali.

L'unica cosa che potrebbe variare con l'introduzione di tale regolamento è il peso del fattore sicurezza, ma non al punto di provocare uno stravolgimento tale da vedere raddoppiare i costi.

---

<sup>1</sup> Per quattro anni collaboratore Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) come autorità di vigilanza per Svizzera Centrale, Grigioni e Ticino. Per otto anni è stato responsabile del servizio di consulenza sia CdA e alle Direzioni degli oltre 400 affiliati dell'Associazione Federale Funivie Svizzere. Ha collaborato alla redazione e/o alla revisione di tutte le prescrizioni federali attualmente in vigore (OIFT, OFuni, Direttive UFT,ecc) come pure delle norme europee recepite dalla Svizzera sulla costruzione l'esercizio e la manutenzione degli impianti a fune. Ha rappresentato anche la Svizzera per otto anni nell'Organizzazione Internazionale dei trasporti a fune in più gruppi di lavoro.

Il Sig. Colombo sottolinea come si sia fatto il possibile per non adottare tout court le norme valide per gli impianti sottoposti a concessione federale e che il regolamento che ne è risultato è anche il frutto di una valutazione tecnica.

A suo dire dunque questa paventata esplosione dei costi non dovrebbe concretizzarsi.

### **III. CONCLUSIONI**

La Commissione della Legislazione propone al plenum del Gran Consiglio di accettare il Messaggio n. 7482, condividendone il suo contenuto e gli obiettivi, e il disegno Legge d'applicazione del Concordato concernente gli impianti di trasporto a fune e le sciovie esonerati dalla concessione federale (LFun) annesso al messaggio medesimo.

Ciò nondimeno, la Commissione ritiene importante sottolineare che, se da un lato la Legge d'applicazione cui si riferisce il messaggio non avrà alcun particolare impatto sui costi di gestione degli esercenti – malgrado la modifica della forchetta della tassazione da 500-2'000 a 50-5'000 franchi – invece i possibili oneri derivanti dall'entrata in vigore del regolamento CITS sopraccitato, al saldo finale con le relative tasse, molto probabilmente saranno determinanti - in negativo - per gli impianti di piccole dimensioni a autorizzazione cantonale.

Tutto ciò pone dunque un problema non solo di tipo tecnico, ovvero un sempre maggior assottigliamento delle peculiarità tra Cantone e Confederazione, ma anche economico e sociale per le nostre valli qualora questi impianti fossero obbligati a chiudere. Non bisogna perlomeno sottovalutare l'aspetto politico che ruota intorno a questo tema, in quanto nei prossimi anni saremo nuovamente chiamati, qui in Gran Consiglio, ad approvare o no i sussidi per tali impianti. Dobbiamo essere dunque coscienti che se venisse approvato il Regolamento CITS, i gestori impianti giocoforza tornerebbero a domandare i sussidi, ma questa volta non per avere più agio nella gestione dei suddetti, ma per una questione di mera sopravvivenza.

Riteniamo dunque importante, anche per i futuri discorsi riguardanti i sussidi, che il Consiglio di Stato, dia indicazione al proprio rappresentante di votare contro questo Regolamento CITS il prossimo 9 maggio alla Conferenza dei Cantoni concordatari affinché ne rimanga traccia per i motivi sopra addotti.

Una crisi dei piccoli impianti avrebbe innegabilmente una forte ripercussione sull'intero sistema economico cantonale. Infatti, il nuovo Regolamento, rispetto a quello precedente ancora in vigore, non rispetta più quella chiara separazione federali e cantonali, che aveva proprio lo scopo di adattare quest'ultimi e i rispettivi costi di gestione alle realtà locali.

Per la Commissione legislazione:

Lara Filippini, relatrice

Agustoni - Aldi - Bignasca - Celio -

Corti - Galusero (con riserva) - Gendotti -

Ghisolfi - Giudici - Lepori - Minotti -

Rückert (con riserva) - Viscardi