

# Rapporto

numero	data	Dipartimento
<b>7370 R</b>	26 settembre 2017	TERRITORIO
Concerne		

## **della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 11 luglio 2017 concernente la richiesta di un credito di 11.7 mio CHF per il rinnovo completo delle funivie Verdasio-Rasa e Intragna-Pila-Costa nel Comune di Centovalli**

### **1. INTRODUZIONE**

Gli aspetti tecnici relativi alla necessità di procedere al rinnovo completo di entrambi gli impianti sono ben riassunti nel messaggio governativo. Lo stesso vale per la descrizione degli interventi che il rinnovo di cui sopra comporterà. L'iter seguito non dà adito a particolari commenti.

Le funivie Intragna-Pila-Costa (IPC) e Verdasio-Rasa (VR) sono situate nel Comune di Centovalli-Intragna. La funivia IPC è di proprietà delle FART, impresa di trasporto pubblico con sede a Locarno, che ne assicura la gestione. Il Comune di Centovalli è invece proprietario della funivia VR, il cui esercizio è stato affidato dal Comune alle stesse FART.

Per la loro capacità di trasporto gli impianti sono esonerati dal rilascio di una concessione e di un'autorizzazione federale e svolgono l'esercizio sulla base di un'autorizzazione cantonale per il trasporto di persone, che giungerà a scadenza per le due funivie il 31.12.2017.

Dai controlli eseguiti risulta chiaramente che, senza un intervento di rinnovo completo, le funivie nello stato attuale dovranno cessare l'esercizio con la scadenza dell'attuale autorizzazione. Per l'Organo di controllo del Concordato intercantonale IKSS/CITT, al quale entrambe le funivie sono sottoposte, non sono infatti date le condizioni per un prolungamento del servizio dell'impianto nel suo stato attuale.

L'IKSS/CITT ha però indicato che potrebbe tollerare una fase ulteriore d'esercizio degli impianti attuali per 1-2 anni dopo la scadenza di fine 2017, solo alla condizione che entro tale data un progetto concreto di risanamento degli impianti sia già in fase esecutiva. Per questo motivo lo stesso organo di controllo ha chiesto all'impresa FART, gerente degli impianti, di presentare una valutazione del loro stato unitamente ad uno studio di fattibilità per il loro rinnovo. La perizia è stata eseguita nel 2014/2015 dal consorzio di studi di ingegneria Schönholzer AG, Hili Manz GmbH e Cenix GmbH (IGSMC), Bettmeralp.

## 2. NEL MERITO

### 2.1 Le due varianti e il rinnovo completo

Dalla perizia svolta dal Consorzio di studi di ingegneria Schönholzer AG, Hili Manz GmbH e Cenix GmbH (IGSMC), Bettmeralp, che ha analizzato due varianti, una di rinnovo parziale e l'altra di rinnovo completo, è emerso che la sostituzione completa degli impianti è la più vantaggiosa per i seguenti motivi:

- la sostituzione completa degli impianti permette di gestirli a norma e secondo gli standard di sicurezza attuali per i prossimi 30 anni. I costi di esercizio e ammortamento sono più contenuti rispetto alle altre varianti poiché per i primi anni non dovrebbero essere sostenute ingenti spese di manutenzione ordinaria (sostituzione parti usurate),
- questo scenario determina un rapporto costi/benefici più favorevole, poiché la durata tecnica di vita degli impianti risulta sensibilmente più lunga rispetto alle altre due varianti che prevedono un rinnovo parziale.

Lo scenario della ricostruzione completa permette dunque di realizzare e mettere in esercizio nuove funivie che, nonostante un investimento iniziale più alto, generano spese di esercizio più contenute in ragione della durata di vita nettamente maggiore. Lo studio indica un costo di investimento stimato in **4.2 mio** di franchi per la funivia VR e una spesa di **4.8 mio** di franchi per la funivia IPC (IVA esclusa, precisione +/- 20%, inclusa semi-automazione).

### 2.2 Il progetto e le modalità di finanziamento

La sostituzione completa degli impianti comprende l'installazione di tutta la parte motrice e del comando principale nelle stazioni a valle (Intragna per la IPC e Verdasio per la VR). Per la IPC l'impianto è concepito per un funzionamento in automatico, per la VR il funzionamento è automatico, ma è richiesta la presenza parziale del macchinista.

Sulla base dello studio di fattibilità allestito, i costi d'investimento per il rinnovo completo degli impianti sono illustrati nella tabella che segue:

	IPC (in CHF)	VR (in CHF)	Totale investimento complessivo (in CHF)
Progettazione, onorari, equipaggiamento elettromeccanico, infrastruttura, imprevisti e tasse	5'520'000.-	4'800'000.-	10'320'000.-
Impianto per il controllo alle entrate (tornelli, videocamere)	300'000.-	200'000.-	500'000.-
Totale intermedio	5'820'000.-	5'000'000.-	10'820'000.-
IVA (8%) e arrotondamento	480'000.-	400'000.-	880'000.-
Totale	6'300'000.-	5'400'000.-	11'700'000.-

Gli oneri indicati sono da considerare quale spesa massima riconosciuta per lo stanziamento del credito. Essa include i costi esterni di progettazione, quelli di conduzione da parte del Comune e gli oneri per lo smaltimento dei vecchi impianti, oltre alla riserva necessaria per tenere conto del grado di precisione del preventivo dei due oggetti, allestito sulla base di uno studio di fattibilità (+/- 20%).

Il Cantone finanzia a fondo perso l'investimento complessivo fino all'importo stabilito di 11,7 milioni di franchi. Le modalità di finanziamento, realizzazione e gestione delle nuove funivie sono state definite nel dettaglio in una convenzione sottoscritta dal Consiglio di

Stato, dal Comune di Centovalli e dalle FART. In caso di superamento di questa spesa, il Comune di Centovalli si impegna a garantire l'eventuale credito d'investimento supplementare che dovesse rendersi necessario. Sulla base della convenzione, la competenza per la progettazione e la costruzione dei nuovi impianti è assunta dal Comune, al quale il Cantone versa il contributo. Dopo il completamento delle opere le FART, su incarico del Comune, possono assumere la gestione operativa e la manutenzione ordinaria dei due nuovi impianti.

Nel quadro del businessplan, allestito dal Comune congiuntamente con le FART, è in particolare emersa l'importanza di stabilire tariffe (per abbonamenti e per corse singole) atte a coprire i costi di gestione e manutenzione e a generare le risorse finanziarie necessarie a rifinanziare l'investimento al termine della durata d'utilizzo tecnico degli impianti. Questo aspetto sarà regolato dal Comune.

Considerato il finanziamento a fondo perso dell'investimento, il businessplan, allestito sulla base di un conto pluriennale, comprendente la stima dei costi e dei ricavi d'esercizio e mostra la sostenibilità economica del progetto in caso di gestione comune dei due impianti.

Il Cantone non parteciperà comunque in nessun caso alla copertura dei costi, né in forma di contributo sulla gestione corrente, né a posteriori a copertura di un eventuale disavanzo d'esercizio.

### **2.3 Giustificazione dell'investimento e valutazioni economiche**

In data 19 giugno 2017, il Consiglio comunale di Centovalli ha approvato all'unanimità il Messaggio municipale (n. 161) che postula la ratifica della convenzione concernente il rinnovo e la gestione delle funivie IPC e VR e lo stanziamento del credito lordo necessario.

L'investimento complessivo di 11.7 mio di CHF è pienamente giustificato in quanto le due funivie hanno assunto una funzione di collegamento stabile e duratura, anche se prevalentemente di natura turistica, con i relativi nuclei. Particolarmente utile ed apprezzata dai residenti domiciliati è la rapidità di trasporto assicurata, visto che le frazioni di Rasa e Pila non potrebbero essere raggiunte altrimenti se non percorrendo ripidi sentieri. Queste località non sono raggiungibili con strade carrozzabili e gli impianti a fune che le collegano con la valle sono quindi inseriti nel piano regolatore della sezione di Intragna quali vie di comunicazione atte a favorirne l'urbanizzazione.

Nell'area servita dalla funivia IPC sono ubicate circa un centinaio di abitazioni, mentre in quella della funivia VR un'ottantina. In maggioranza si tratta di abitazioni secondarie, che, accanto alle ricadute economiche, hanno un influsso positivo per la gestione del territorio. Per quanto concerne le infrastrutture turistiche, l'Ostello Al Forno (Pila) e l'hotel Campo Rasa registrano una media di circa 6'000 pernottamenti all'anno ognuno, per un totale di oltre 12'000 pernottamenti.

La richiesta della costruzione di una strada per Pila, giunta da alcuni cittadini, appare assai improbabile, per non dire, oggi come oggi, impossibile. Si noti che grazie alla funivia vi sono attualmente 8 posti di lavoro in loco, che l'unica strada forestale promossa nella zona, quella denominata Valle dei Mulini, ha generato seri problemi finanziari al patriziato locale, e che alla costruzione di una strada si opporrebbero certamente motivi pianificatori, nonché la maggioranza dei proprietari di Pila che hanno sottoscritto la petizione a favore del mantenimento del mezzo di trasporto pubblico attuale. Non si dimentichi che la citata strada servirebbe unicamente Pila. V'è ancora da citare una ulteriore problematica. Costruire una strada significherebbe dotare le frazioni succitate di posteggi, il che genererebbe certo costi molto alti e problemi di carattere pianificatorio non irrilevanti.

Si ricorda, in conclusione, che il credito oggetto del presente messaggio proviene dai fondi per il trasporto pubblico e non può essere utilizzato per il finanziamento di strade comunali. La soluzione proposta, quindi, rappresenta l'unica solida via da percorrere per dare all'intero comparto qui considerato una garanzia di mobilità costante e sicura anche sul lungo termine.

## **2.4 Piano direttore, Linee direttive e Piano finanziario**

Trattandosi di rifacimento completo di impianti esistenti, non è necessaria una base di riferimento specifica nel Piano Direttore.

Nelle Linee Direttive 2016-2019 (aprile 2016), e in particolare nella parte relativa al Piano finanziario 2016-2019, tra gli obiettivi e i progetti definiti per il quadriennio figura per il settore 63 dei trasporti "la sostituzione degli impianti delle Funivie delle Centovalli (Intragna-Pila-Costa e Verdasio-Rasa), obsoleti e non più a norma" (cfr. pag. 166).

La spesa lorda per il rinnovo completo delle funivie IPC e VR, pari a 11.7 mio CHF, è prevista nel PFI del settore 63 "Trasporti" e va a carico del conto 56400005 "Contributi alle imprese di trasporto", WBS 767 51 1011 denominato "FART funivie Centovalli", CRB 767 della Sezione della mobilità (PFI 631.10).

Il credito di 11.7 mio CHF viene suddiviso sui quadrienni 2016-2019 (6 mio CHF) e 2020-2023 (5.7 mio CHF).

La richiesta di credito oggetto del presente messaggio comporta, nella fase di esercizio, l'annullamento della spesa sui conti di gestione corrente dello Stato.

Non vi sono effetti sul personale dello Stato.

## **3. CONCLUSIONE**

L'importante investimento previsto sulle funivie Intragna-Pila Costa e Verdasio-Rasa permette il rinnovo dell'autorizzazione per l'esercizio di questi impianti, scongiurando l'inevitabile chiusura degli stessi.

Come indicato nel Masterplan del Comune delle Centovalli, la mobilità è un asse strategico importante per lo sviluppo economico e sociale della regione. Il progetto di rinnovo e i provvedimenti per aumentare l'utenza trasportata dai due impianti rientra in questa strategia oltre che in quella per il rilancio turistico, perseguita dal Comune con il sostegno dell'Ufficio per lo sviluppo economico del DFE.

Sulla base delle considerazioni illustrate, invitiamo le colleghe e i colleghi a voler dare il loro consenso alla richiesta di credito formulata nel messaggio in esame, approvando il disegno di Decreto legislativo ad esso allegato.

Per la Commissione gestione e finanze:

Giacomo Garzoli, relatore  
Bacchetta-Cattori - Badasci - Caprara -  
Caverzasio - De Rosa - Denti - Durisch -  
Farinelli - Garobbio - Guerra -  
Kandemir Bordoli - Quadranti