

Messaggio

numero	data	Dipartimento
7370	11 luglio 2017	TERRITORIO
Concerne		

Richiesta di un credito di 11.7 mio CHF per il rinnovo completo delle funivie Verdasio-Rasa e Intragna-Pila-Costa nel Comune delle Centovalli

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

con questo Messaggio vi sottoponiamo la richiesta per lo stanziamento di un credito pari a 11.7 mio CHF riguardante il finanziamento dei costi di progettazione e di ricostruzione completa delle funivie Verdasio-Rasa e Intragna-Pila-Costa, situate nelle Centovalli.

Il presente Messaggio è strutturato secondo il seguente indice:

1. SITUAZIONE ATTUALE.....	1
2. PROGETTO DI RINNOVO COMPLETO DEGLI IMPIANTI.....	3
3. VALUTAZIONE ECONOMICA.....	5
4. PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO	6
5. CONCLUSIONI.....	7

1. SITUAZIONE ATTUALE

1.1 Contesto generale

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. Entrambi gli impianti sono stati costruiti negli anni '50 con l'ausilio di contributi cantonali. La funivia IPC è stata messa in servizio nel 1953, la funivia VR nel 1958. Sulla base di specifici decreti legislativi votati dal Gran Consiglio negli anni '60, lo Stato assume i disavanzi annuali di esercizio dei due impianti.

Scopo della costruzione di questi impianti era sostanzialmente legato allo sfruttamento agricolo dei terreni; la funivia IPC consentiva inoltre di allacciare le frazioni di Pila e di Costa all'abitato di Intragna e quindi alla strada cantonale. La funivia VR ha permesso di evitare l'investimento per la costruzione e manutenzione di una strada carrozzabile, infrastruttura alla quale negli anni '50 si è deciso di rinunciare per motivi tecnici e finanziari.

Entrambe le funivie sono sottoposte alla sorveglianza del Concordato intercantonale per funivie e sciovie. 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. Essi sono soggetti ad ispezioni annuali da parte dell'Organo di controllo del Concordato intercantonale (IKSS/CITT).

Nel corso degli anni, i due impianti hanno subito alcuni interventi per adattamenti tecnici e trasformazioni. Tra i più significativi segnaliamo nel 1979 un intervento alla funivia VR per aumentarne la capacità di trasporto con la sostituzione delle cabine da 4 a 8 posti. La funivia IPC nel 1994 ha invece beneficiato di un sostegno finanziario per l'automazione parziale oltre ad altri interventi tecnici.

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.

1.2 Concetto d'esercizio, utilizzo degli impianti e finanziamento della gestione corrente

I due impianti sono aperti al pubblico nel periodo tra il 1° marzo e il 15 novembre; in questo lasso di tempo gli impianti sono manovrati da un macchinista, che funge anche da controllore dei titoli di trasporto. Nel periodo invernale l'esercizio avviene senza la presenza di personale e l'uso delle funivie è consentito solamente agli utilizzatori in possesso di un abbonamento annuale (chiave/badge) che permette la libera circolazione sugli impianti per un numero illimitato di corse.

I dati forniti dalle FART indicano che negli ultimi 10 anni il numero di passeggeri trasportati annualmente dalla funivia IPC si situa nell'intervallo compreso tra 35'000 e 40'000 unità. Nello stesso periodo, la funivia VR ha trasportato annualmente tra 37'000 e 47'000 passeggeri.

Il Cantone finanzia il disavanzo d'esercizio annuale delle due funivie con lo stanziamento di un contributo a consuntivo dopo la verifica e certificazione dei conti svolta dall'Ufficio di revisione delle FART.

1.3 Situazione tecnica degli impianti

Di seguito è descritto in sintesi lo stato attuale di ognuna delle due funivie dal profilo tecnico. Il quadro presentato si fonda sulle constatazioni fornite dagli esperti dell'IKSS/CITT sulla base dei diversi controlli periodici eseguiti.

Intragna-Pila-Costa

Il termine della vita operativa dell'impianto è imminente e risulta necessaria la sua sostituzione al più presto. Per il futuro prossimo (entro 1-2 anni) giungono infatti a scadenza alcune revisioni periodiche onerose, in alcuni casi si è addirittura superata la periodicità dei controlli, in particolare per la revisione delle sospensioni e dei carrelli delle cabine con relativo controllo della presenza di eventuali fessurazioni. La vetustà dei componenti principali dell'impianto - comando, parti meccaniche, parti elettriche, ecc. - rendono sempre più difficile la reperibilità dei pezzi di ricambio.

Gli edifici delle stazioni, in particolare quello di Intragna, non adempiono più alle normative antincendio e presentano lacune anche per quanto concerne la sicurezza sul lavoro.

Lo stato delle funi portanti e traenti per il momento permette ancora il loro utilizzo; nel 2018 si rende tuttavia necessario lo spostamento della fune portante e il controllo magnetografico di entrambe.

Verdasio-Rasa

Come per l'impianto IPC, anche questa funivia giunge alla fine della sua vita operativa e risulta quindi necessaria una sostituzione completa. Anche in questo caso le revisioni periodiche sono ormai giunte a scadenza o superate, in particolare la revisione delle sospensioni e dei carrelli delle cabine con relativo controllo della presenza di eventuali fessurazioni. Stessa constatazione vale per le componenti (comando, parti meccaniche, parti elettriche, ecc.), la cui vetustà rende sempre più difficile la reperibilità dei ricambi.

Le stazioni non corrispondono più alle normative antincendio e presentano lacune anche per quanto concerne la sicurezza sul lavoro. La fune traente deve essere ispezionata a cadenza annuale a causa delle rotture interne di alcuni fili. L'ultima verifica svolta (giugno 2017) ha rilevato che rispetto al controllo del 2016 il suo stato non è peggiorato e quindi, tenuto conto dell'evoluzione, può restare in servizio. Dovrà tuttavia essere assicurata nel breve termine la sua sostituzione.

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 IKSS/CITT non sono infatti date le condizioni per un prolungamento del servizio dell'impianto nel suo stato attuale.

2. PROGETTO DI RINNOVO COMPLETO DEGLI IMPIANTI

2.1 Varianti analizzate e scenario scelto

In considerazione della situazione tecnica descritta al paragrafo precedente, l'Organo di controllo IKSS/CITT 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. L'IKSS/CITT ha infatti 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 lo svolgimento dello studio richiesto dall'IKSS/CITT, l'impresa FART, d'intesa con il Dipartimento del territorio, ha conferito mandato ad uno studio d'ingegneria specializzato in materia di funivie. La perizia è stata eseguita nel 2014/2015 dal consorzio di studi di ingegneria Schönholzer AG, Hili Manz GmbH e Cenix GmbH (IGSMC), Bettmeralp.

Lo studio ha vagliato due scenari di rinnovo parziale degli impianti (che prevedono una durata di vita delle funivie di 20 rispettivamente 10 anni) e uno scenario di ricostruzione completa, che assicura l'esercizio delle funivie per 30 anni. Dal confronto delle varianti, tenuto conto del rapporto costi-benefici, è emersa quale migliore soluzione la ricostruzione completa; per quest'ultima lo studio indica un costo di investimento stimato in 4.2 mio 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). In sintesi, gli argomenti decisivi emersi a favore di questo scenario sono i seguenti:

- 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.

2.2 Progetto di ricostruzione e costi d'investimento

Il progetto prevede la ricostruzione completa degli impianti, con il rinnovo integrale di tutte le componenti edili, elettromeccaniche, infrastrutturali e delle installazioni per i viaggiatori (cabine e stazioni).

Come illustrato dallo studio IGSMC, 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.

Sono in particolare previste le seguenti misure:

- nuovo comando elettrico;
- nuovo motore di trazione;
- nuovo motore di soccorso;
- nuovo equipaggiamento elettromeccanico;
- nuove pulegge, rulliere, ecc.;
- nuove cabine e relative sospensioni;
- nuove funi portanti e funi traenti;
- nuovi edifici delle stazioni (costruiti con semplici coperture), conformi alle prescrizioni antincendio e di protezione contro i fulmini, norme SUVA;
- nuovi sostegni di linea (piloni);
- nuovo sistema di controllo delle entrate alle stazioni.

Costi d'investimento

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. Esso 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. 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.

3. VALUTAZIONE ECONOMICA

3.1 L'andamento economico degli impianti attuali negli ultimi anni

Negli anni, a fronte anche dei crescenti oneri di manutenzione generati dall'invecchiamento degli impianti, i costi di gestione corrente non sono stati coperti dagli introiti provenienti dalla vendita dei titoli di trasporto. Lo Stato ha quindi versato annualmente a consuntivo alle FART, dopo esame dei conti e del bilancio, il contributo necessario a coprire il deficit di gestione corrente. Lo sviluppo dei risultati d'esercizio negli ultimi anni è stato il seguente:

- la perdita d'esercizio per la funivia IPC negli ultimi 10 anni è ammontata mediamente a fr. 126'000.-/anno;
- il risultato d'esercizio (utile o perdita) per la funivia VR è stato molto variabile negli anni; durante gli ultimi 3 anni la media dei disavanzi coperti dal Cantone ammonta ad oltre 80'000.- fr./anno.

Le tariffe attuali per l'uso degli impianti sono in vigore dal 2012; una corsa semplice costa fr. 8.- mentre per un viaggio di andata e ritorno la tariffa ammonta a fr. 12.-. Impianti analoghi (ad esempio Verdasio-Monti di Comino, Malvaglia-Dagro, Lumino-Saurù, Monte Carasso-Mornera) prevedono tariffe per l'utenza leggermente più alte.

3.2 Businessplan con l'esercizio dei nuovi impianti

Le modalità di finanziamento, realizzazione e gestione delle nuove funivie sono state definite nel dettaglio in una convenzione sottoscritta da questo Consiglio, dal Comune di Centovalli e dalle FART. L'impegno sottoscritto dal Cantone concerne il versamento del contributo a fondo perso pari a 11.7 milioni di franchi come illustrato nel capitolo precedente.

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. A tale proposito compiti, responsabilità e indennizzo saranno definiti entro l'avvio della gestione in un ulteriore apposito accordo da sottoscrivere tra Comune e FART.

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 tra il Comune e le FART.

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, mostra la sostenibilità economica del progetto in caso di gestione comune dei due impianti. Il piano considera un adeguamento delle tariffe per l'uso degli impianti ai livelli in vigore presso funivie simili in Ticino e un controllo automatico degli accessi per limitare la perdita d'introiti a seguito dell'uso senza titolo di trasporto valido.

Con le suddette premesse, la gestione corrente genera un utile che consente di coprire le spese d'esercizio e di manutenzione corrente e che può essere capitalizzato per coprire i futuri oneri d'investimento per la manutenzione straordinaria dei nuovi impianti o per finanziare la ricostruzione al termine della loro vita utile.

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.

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.

4. PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO

4.1 Relazioni con il Piano Direttore

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

4.2 Relazioni con le Linee Direttive e il Piano finanziario

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.

Le ripercussioni per il Comune sono descritte al cap. 3.

5. CONCLUSIONI

Con il presente Messaggio, questo Consiglio sottopone all'approvazione del lodevole Gran Consiglio il credito necessario al rinnovo completo delle funivie Intragna-Pila-Costa e Verdasio-Rasa, ubicate nel Comune di Centovalli.

I suddetti impianti offrono in primis una funzione di collegamento con le frazioni situate a monte in favore dei residenti e dei proprietari di case secondarie, assolvono tuttavia un ruolo di vettore di trasporto anche per il turismo della regione. La mancata realizzazione del progetto porterebbe a non rinnovare l'autorizzazione per l'esercizio e alla inevitabile chiusura degli impianti.

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.

Il progetto di rinnovo delle funivie rappresenta un valore aggiunto anche nel quadro del progetto di Parco nazionale del Locarnese, che prospetta un maggiore afflusso di turisti nella regione. Le due funivie forniranno un contributo per gestire, in collaborazione con la ferrovia Centovallina e il trasporto pubblico su gomma, la mobilità in modo sostenibile.

Sulla base delle considerazioni illustrate, vi invitiamo a voler dare il vostro consenso alla richiesta di credito formulata nel presente messaggio, approvando il disegno di Decreto legislativo allegato.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Manuele Bertoli

Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente la richiesta di un credito di 11,7 milioni di franchi per il rinnovo completo delle funivie Verdasio-Rasa e Intragna-Pila-Costa nel Comune delle Centovalli

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- richiamata la Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (LTPub);
- visto il messaggio 11 luglio 2017 n. 7370 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

È concesso un credito di 11,7 milioni di franchi a favore del Comune delle Centovalli per i costi di progettazione e di costruzione riguardanti il rinnovo completo delle funivie Intragna-Pila-Costa e Verdasio-Rasa.

Articolo 2

Il credito è iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

Articolo 3

Con la messa in funzione delle funivie, il Cantone non assume più alcun onere a copertura dei costi di gestione corrente dei nuovi impianti; di conseguenza a partire da tale data sono abrogati il decreto legislativo concernente lo stanziamento di un contributo annuo per la copertura degli eventuali disavanzi d'esercizio della funivia Intragna-Pila-Costa del 25 settembre 1961, il decreto legislativo concernente il sussidiamento delle opere di sistemazione della funivia Intragna-Pila-Costa del 22 aprile 1968 e il decreto legislativo concernente l'assunzione da parte dello Stato del disavanzo d'esercizio della Funivia Verdasio-Rasa del 9 maggio 1967.

Articolo 4

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi ed entra immediatamente in vigore.