

# Rapporto

numero	data	Dipartimento
4576 R	31 ottobre 1996	FINANZE E ECONOMIA

## della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 18 settembre 1996 concernente l'assegnazione degli aiuti cantionali alla Monte Lema SA, Miglieglia, per il finanziamento dei costi supplementari relativi alla realizzazione della nuova cabinovia del Monte Lema

### INTRODUZIONE

La seggiovia del Monte Lema, costruita agli inizi degli anni cinquanta, ha costituito un elemento di sicuro interesse per il turismo nel Malcantone e nel contempo rappresenta un'infrastruttura funzionale e turisticamente coerente con gli impianti del Monte Tamaro.

Nel corso degli anni si sono realizzati interventi completivi come ad esempio le due sciovie sulla vetta (anni sessanta), la ristrutturazione del ristorante con l'aggiunta di un ostello con 60 posti (1985), la costruzione di una nuova rimessa e l'ampliamento del bacino dell'acqua potabile (1990), la sostituzione integrale della sciovia di Arasio (1992).

Il Consiglio di Stato, con il messaggio del 24 novembre 1993, proponeva di concedere gli aiuti cantionali per la costruzione di una nuova funivia in sostituzione della seggiovia. Il progetto prevedeva la sostituzione della vecchia seggiovia con una funivia a gruppi di cabine per assicurare un aumento della capacità di trasporto nei momenti di punta e garantire maggiore sicurezza e comfort.

La realizzazione del nuovo impianto si inseriva in una strategia di intervento in materia di impianti di risalita elaborata dal Cantone in base ad uno studio realizzato tra il 1991 e il 1992. Lo studio definiva bisogni e prospettive nel settore e nel contempo dava indicazioni di carattere pianificatorio.

Il messaggio, accolto dal Gran Consiglio il 9 febbraio 1994, proponeva il seguente piano di finanziamento:

Mezzi propri	fr. 800'000.-
Prestito bancario	fr. 1'450'000.-
Sussidio L-tur	fr. 2'250'000.-
Sussidio LIM Ticino	fr. 1'350'000.-
Prestito LIM Ticino	fr. 900'000.-
Contributi LIM CH ai costi di interesse su	fr. 2'250'000.-
<b>TOTALE</b>	<b>fr. 9'000'000.-</b>

Questo modello di finanziamento era stato introdotto per la prima volta in occasione del progetto di ristrutturazione e di potenziamento degli impianti di Pesciüm.

I lavori, dopo concorso, venivano assegnati ad un consorzio composto da:

- Streiff AG - Schwanden
- Uff. ingegneri Maggia SA - Locarno
- Impresa Maspoli SA - Caslano
- Impresa L. Pedrazzini SA - Agno/Lugano

## ENTITÀ E MOTIVI DEL SORPASSO

Verso la fine del 1994, la FAS (Federazione architetti svizzeri) manifestava preoccupazione sia sugli aspetti tecnici sia su quelli paesaggistici del progetto.

Veniva allora dato un mandato ad un altro progettista (arch. Pietro Boschetti) il quale elaborava gratuitamente un progetto alternativo di indubbio interesse, ma i cui costi risultarono eccessivi.

La Monte Lema SA, per motivi finanziari, si esprimeva negativamente sul progetto e affidava all'arch. Steiner (progettista iniziale dell'impianto) l'incarico di apportare alcune modifiche al progetto, rivedendo l'impostazione della Stazione a monte e della stazione a valle.

La spesa supplementare globale, computabile ai sensi della LIM e della L-tur, è risultata di fr. 1'500'000.-.

Questo importo non comprende il versamento di fr. 511'200.- alla Streiff SA di Schwanden per permettere la conclusione dei lavori.

Tale importo non è infatti stato computato dall'autorità cantonale quale spesa sussidiabile.

I costi supplementari risultano così ripartiti:

### Stazione a monte

• opere di genio civile (modifica fondamenta, ecc.)	fr.	500'000.-
• copertura delle funi su prescrizione dell'UFT	fr.	150'000.-
• studio nuova variante	fr.	170'000.-
• parti elettromeccaniche	fr.	50'000.-
• diversi e imprevisti	fr.	30'000.-

Totale maggior costo	fr.	900'000.-
----------------------	-----	-----------

### Stazione a valle

• recupero vecchio edificio	fr.	328'177.-
• copertura cavi su prescrizione dell'UFT	fr.	150'000.-
• parti elettromeccaniche	fr.	10'000.-
• trasformatore AIL	fr.	30'000.-
• sistemazione posteggi	fr.	70'000.-
• diversi e imprevisti	fr.	11'823.-

Totale maggior costo	fr.	600'000.-
----------------------	-----	-----------

## **CAMBIAMENTI APPORTATI AL PROGETTO**

### **Stazione a monte (versione compatta):**

- la stazione di ancoraggio e rinvio funi è stata integrata con la piattaforma riservata ai passeggeri e non messa all'esterno;
- miglioramento estetico;
- demolizione della vecchia stazione;
- libero accesso agli spazi della vecchia stazione.

### **Stazione a valle:**

- recupero della vecchia stazione per creare uno spazio coperto d'attesa per i passeggeri e per facilitare l'afflusso alla cassa;
- parziale copertura del marciapiede fino all'altezza della cassa;
- predisposizione per una futura copertura della stazione;
- nuovo locale per i trasformatori dell'AIL (costo da aggiungere ai fr. 160'000.- iniziali);
- aggiunta di un pilone davanti alla stazione per innalzare il livello delle cabine.

## **OSSERVAZIONI PARTICOLARI**

Ai costi di ristrutturazione delle stazioni si aggiungono quelli per la copertura delle funi a monte e a valle (fr. 300'000.-) che l'Ufficio federale dei trasporti richiedeva con lettera del 26 gennaio 1995. Tale richiesta non era stata espressa dopo la presentazione del primo progetto.

L'importo di fr. 170'000.- per gli studi della nuova variante sono stati chiesti dal Consorzio Streiff poiché si sono dovuti rifare gran parte dei calcoli e dei piani delle opere edili e meccaniche.

Il costo di fr. 328'177.- corrisponde al preventivo per il recupero della vecchia stazione a valle. L'onorario dell'architetto, già incluso nell'importo, ammonta a fr. 35'000.-.

Il costo di fr. 70'000.- servirà alla realizzazione di posteggi in base ad una convenzione del 18 settembre 1995 stipulata con il comune di Migliegla.

## **CONCLUSIONI**

La realizzazione della nuova funivia ha di certo avuto un iter assai tormentato per tre motivi:

- la necessità di apportare correttivi sostanziali al progetto iniziale il quale presentava evidenti lacune tecniche e di previsione finanziaria;
- le vicende della ditta Streiff (rivelatasi inaffidabile) che ha richiesto un sostegno finanziario per evitare il fallimento e portare a termine i lavori;
- la sequela di ricorsi che ha rallentato i lavori.

Nonostante queste difficoltà i lavori potranno essere terminati con la fine del mese di gennaio 1997.

Va in secondo luogo sottolineato che vi è stata anche una positiva corrispondenza della popolazione e degli enti a sostegno di questa iniziativa. Infatti, la raccolta dei mezzi propri, inizialmente stimata a fr. 670'000.-, ha raggiunto la cifra di fr. 1'820'000.-. Essa è così composta:

Cittadini del Malcantone	fr.	381'300.-
Comuni del Malcantone	fr.	308'900.-
Ente turistico del Malcantone	fr.	550'000.-
Cittadini del Luganese	fr.	248'100.-
Altri	fr.	331'700.-
		<hr/>
Totale	fr.	1'820'000.-

Evidentemente l'apporto dell'Ente turistico del Malcantone è stato importante e soprattutto determinante per superare le difficoltà intercorse con la ditta Streiff che hanno comportato oneri rilevanti non al beneficio dei sussidi.

La Commissione esprime perplessità per le lacune di gestione e progettazione degli interventi e biasima i responsabili che hanno esposto l'assieme degli azionisti (popolazione e enti) a difficoltà che di certo non meritavano.



Con queste spiegazioni, la Commissione della gestione e delle finanze invita ad aderire al decreto legislativo proposto il quale prevede la concessione:

- di un prestito senza interessi e da ammortizzare in 30 annualità di fr. 375'000.- in base alla LIM cantonale;
- di un sussidio di fr. 150'000.- pari al 10% dei costi supplementari in base alla LIM cantonale;
- di un sussidio massimo di fr. 100'000.- pari al 6,7% dei costi supplementari preventivati in base alla legge sul turismo.

Per la Commissione gestione e finanze:

Mario Ferrari, relatore  
Beltraminelli - Bignasca - Bonoli - Brenni -  
Donadini - Gendotti - Lombardi - Lotti -  
Paglia - Pellanda - Pezzati - Pini -  
Sergi - Simoneschi-Cortesi