

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5131 R	24 ottobre 2001	FINANZE E ECONOMIA
Concerne		

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 13 giugno 2001 concernente l'assegnazione di aiuti cantionali alla Carì 2000 SA per la realizzazione del progetto di rilancio della stazione turistica di Carì

1. CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

Dopo molti anni di stasi dove gli investimenti nel settore degli impianti di risalita erano assai scarsi e si limitavano perlopiù ad interventi di manutenzione, vi fu una **svolta spettacolare all'inizio degli anni '90**.

Il decennio appena concluso verrà certamente ricordato per **l'euforia degli investimenti negli impianti di risalita che, come spesso capita, è avvenuto praticamente contemporaneamente in tutto il Cantone**.

I tempi si sa erano maturi, gli impianti vetusti, l'alternativa al potenziamento era l'inesorabile declino e la chiusura.

Si è perciò preferito tentare la strada del rilancio competitivo in luogo del declino controllato, per usare una frase ormai famosa.

La lista degli investimenti votati dal Gran Consiglio o concessi dalle autorità cantonali a partire dal 1993 è importante.

Vale la pena riassumere alcune cifre:

Investimenti totali:		114.3 milioni
di cui	Airolo	41.5
	Monte Lema	11.3
	Monte Tamaro	7.5
	Nara	8.0
	Cardada (prev.)	24.1
	Bosco Gurin	19.1
	Campo Blenio	1.7
	Ticino Card	1.1

Finanziamento in base ai preventivi (112.4 mio):

Sussidi Cantionali (LIM e L-tur)	39.4 milioni	35.1%
Prestiti Cantionali (LIM)	15.3 milioni	13.6%
Prestiti federali (LIM CH)	24.4 milioni	21.7%
Fondi propri	15.3 milioni	13.6%
Prestiti bancari	18.0 milioni	16.0%

I sussidi cantonali risultano quindi determinanti e corrispondono ad oltre un terzo dell'investimento totale. Gli aiuti statali nel complesso (prestiti e sussidi) superano il 70% del totale degli investimenti.

Dal riassunto si evince come **l'unica stazione che non ha beneficiato di aiuti è proprio Carì** sebbene da ben 50 anni costituisca un frequentato luogo di villeggiatura teatro, cosa rara in Ticino, di investimenti immobiliari assai importanti.

Carì ha tardato troppo a proporre un progetto, sebbene da moltissimo tempo si parlava di un potenziamento prima e di un consolidamento poi dell'offerta di impianti di risalita.

Come ben evidenziato nel messaggio i **progetti presentati** per il rilancio di Carì non sono **mai andati oltre a progetti di grande massima**, sebbene finanziariamente impegnativi (ca. 18 milioni di franchi).

I grandi progetti realizzati in Ticino negli anni '90 non hanno purtroppo rilanciato come ci si sarebbe potuto aspettare le nostre stazioni turistiche.

Le ragioni sono come sempre molte e complesse.

Appaiono però evidenti alcuni problemi di non facile soluzione:

- **La mancanza di una chiara strategia cantonale** con una differenziazione tra stazioni invernali, estive o miste. Si ricorda però che in questo campo il cantone ha un ruolo sussidiario alle regioni, comuni e iniziative private.
- **La mancanza di una strategia di marketing unitaria** (vendita del prodotto al di fuori dei nostri confini) e di collaborazione tra le stazioni invernali .
- **La struttura dell'investimento insoddisfacente** con **fondi propri troppo esigui e prestiti bancari troppo elevati** a cui le stazioni invernali non possono far fronte.
- La consapevolezza che **gli impianti di risalita da soli ben difficilmente chiudono i bilanci in attivo**, il problema è cronico in tutta la Svizzera.
- **La necessità di completare l'offerta** con strutture in grado di generare utili d'esercizio (ristorazione ed in misura meno marcata l'albergheria).
- **La mancanza di sicurezza nell' innevamento** (vi sono state alcune stagioni catastrofiche con pochissima neve) e la conseguente necessità, spesso presente, **d' innevamento programmato**.

Gli anni duemila iniziano con chiari segnali di difficoltà, si pensi alla necessità di risanamento immediato (già votato dal GC) per gli impianti del Nara per il tramite del condono dei prestiti LIM cantonali, che impongono una decisa svolta nella **politica turistica** che dovrà richiedere uno sforzo particolare e dovrà essere contraddistinta da una **totale trasparenza sulle intenzioni d'investimento** nel settore turistico. Sebbene non si tratti di un compito facile non è infatti **più sostenibile la mancanza di una strategia con una precisa definizione degli obiettivi da raggiungere**.

Occorre inoltre un costante dialogo tra tutti gli attori della politica turistica.

In particolare al Consiglio di Stato è richiesto di informare tempestivamente il Gran Consiglio sulle sue intenzioni, in modo globale e non solo puntuale.

Così facendo **si limita certamente il rischio sempre presente di una bocciatura** di un credito che potrebbe avere conseguenze a catena, imprevedibili e pericolose.

Per citare un recente esempio è apparsa **poco elegante la decisione del Governo** di autorizzare **l' innevamento programmato a Bosco Gurin** pochi giorni dopo il voto del Gran Consiglio sulla completazione del "Progetto di sviluppo 2000" dove si era solo accennato al problema.

Sarebbe stato molto **più gradito un messaggio aggiuntivo** che tra l'altro avrebbe evitato di parlare per l'ennesima volta in poco tempo dello stesso oggetto in Gran Consiglio.

Il presente messaggio è da considerare un passo nella giusta direzione.

La discussione sul rilancio di Carì è **occasione privilegiata per discutere di politica turistica**, per fare il punto alla situazione, per conoscere quali saranno le prospettive a breve e medio termine e le relative necessità d'investimento per risanare e cercare di rilanciare le stazioni in Ticino in alternativa alla chiusura che potrebbe in alcuni casi essere anche repentina.

2. LA STRATEGIA CANTONALE PER GLI IMPIANTI DI RISALITA

Per il Consiglio di Stato vale sicuramente ancora la pena investire nelle regioni di montagna, sia a livello pubblico che privato.

Nel messaggio viene illustrata la strategia cantonale per gli impianti di risalita da cui traspare per la prima volta in modo abbastanza chiara che vi è una condizione irrinunciabile, **saper selezionare meglio gli interventi** con la consapevolezza che ogni investimento, per ragioni strutturali, presenta un certo rischio economico ed è condizionato dai cambiamenti climatici.

Occorre perciò differenziare l'offerta valorizzando la montagna nei molteplici modi elencati a pagina 4 del messaggio a cui si rimanda.

Non tutte le stazioni che erano invernali anni fa lo sono ancora oggi, si pensi ad esempio alle chiusure invernali del Monte Lema e di Ghirone.

Ecco quindi che, seppur non ancora in modo definitivo, nel messaggio si percepisce la volontà di suddividere gli aiuti finanziari da una parte in impianti di risalita e stazioni turistiche che hanno una vocazione prevalentemente estiva (Monte Lema, Cardada, Monte Tamaro), dall'altra quelle che hanno una vocazione prevalentemente invernale (Airolo-Pesciüm, Nara, Bosco Gurin, Campo Blenio e ora Carì).

L'esercizio non si spinge (ancora) fino in fondo, infatti più sotto si può leggere:

*La vocazione prevalente **non esclude l'esercizio anche nella stagione meno favorevole**: questo dipende dalle scelte aziendali, dalle possibilità finanziarie delle società, dalla rispondenza nel pubblico.*

Dalla strategia cantonale per gli impianti di risalita illustrata nel messaggio riportiamo altri stralci significativi:

“La promozione del turismo invernale resta un'opzione non secondaria della politica turistica cantonale. Per il Governo, un disimpegno in questo settore non entra in linea di conto. Sarebbe una scelta che avrebbe conseguenze molto negative non solo dal profilo economico, ma anche da quello ambientale-paesaggistico: il Ticino sarebbe probabilmente l'unica regione di montagna al sud delle Alpi a rinunciare volontariamente al turismo invernale”.

Più sotto si aggiunge:

“L'impegno del Cantone non può tuttavia esaurirsi negli aiuti finanziari alle infrastrutture. Uno dei punti deboli della politica fin qui attuata è stato il marketing. La nuova legge sul turismo attribuisce un ruolo centrale all'ETT per la politica di promozione della

destinazione Ticino e delle destinazioni locali o regionali, in collaborazione con gli ETL. La promozione delle stazioni di montagna servite da impianti di risalita dovrà quindi essere al centro dell'impegno dell'ETT sul fronte del marketing: non è possibile lasciare alle sole società che gestiscono gli impianti questo compito. Naturalmente occorrerà trovare le forme più adeguate per intervenire in questa direzione, evitando che un maggior impegno dell'ETT si traduca in un disimpegno delle società”.

Il lavoro da compiere appare assai impegnativo ma si comincia ad intravedere un discorso vieppiù organico, grazie anche alle **linee guida strategiche della politica cantonale del turismo**, in pratica il rapporto sugli indirizzi nel settore turistico, attualmente in fase di consultazione.

3. LA SITUAZIONE DEGLI IMPIANTI DI RISALITA IN TICINO E LE PROSPETTIVE A BREVE TERMINE

Gli impianti di risalita in Ticino, come dappertutto, non riescono a chiudere in pareggio e la situazione è destinata a perdurare nel tempo.

Non si parla di rinunciare perché non vi sono alternative veramente praticabili e redditizie. Si è detto però che occorre selezionare, integrare offerta estiva ed invernale mettendola in rete, rendere in generale più attrattiva e dinamica l'offerta puntando, al di là delle attività tradizionali legate alla villeggiatura, sui congressi, l'escursionismo in sentieri e capanne, l'agriturismo, le offerte tematiche legate alle caratteristiche del nostro Cantone (gastronomia, vino e formaggio, botanica, geologia...) proposte di volta in volta da esperti (culturali) e non solo animatori turistici.

Dopo questa opportuna premessa è importante sottolineare come per poter portare a termine il consolidamento e il risanamento finanziario delle nostre stazioni **occorra ancora investire parecchio** con sforzi notevoli sia da parte dei promotori, in quanto si richiede una percentuale di mezzi propri del 25% e la rinuncia al prestito bancario, sia da parte dell'Ente pubblico, con un aumento dei sussidi a fondo perso.

L'elenco seguente delle intenzioni del Consiglio di Stato sulla base delle richieste dei promotori appare assai significativo (in ordine temporale):

- **Innevamento programmato a Bosco Gurin.** Il messaggio numero 5162 è appena stato licenziato (25 settembre 2001). È previsto un **investimento di fr. 2'125'000.-** finalizzato ad **assicurare l'innnevamento programmato** della pista Sonnenberg, in corrispondenza dell'omonima seggiovia, da quota 2000 msm a quota 2400 msm. Al fine di rendere possibile la messa in esercizio dell'impianto di innevamento già per la prossima stagione invernale, il Consiglio di Stato, con la risoluzione no. 3498 dell'11 luglio 2001, ha autorizzato la Grossalp SA, promotrice dell'intervento, ad iniziare i lavori prima della decisione del Gran Consiglio sugli aiuti cantonali, decisione che rimane ovviamente impregiudicata. **Le aliquote di aiuto proposte corrispondono a quelle riconosciute per il progetto di Carì** e per il precedente intervento a Bosco Gurin (25% di sussidio L-tur.; 25% di sussidio LIM cantonale; 25% di prestito LIM federale; 25% di mezzi propri).
- **Risanamento della Monte Lema SA.** È prevista la **partecipazione cantonale all'operazione di risanamento finanziario** concordata tra la Società e le Banche creditrici, attraverso il condono e la trasformazione in sussidio a fondo perso del prestito LIM cantonale residuo, **per un massimo di fr. 1'289'100.-.**

- **Ripresa e ristrutturazione della funicolare del Ritom.** Un gruppo promotore privato, collegato con le Funivie del San Gottardo SA, ha rilevato la concessione federale ed ha assicurato l'esercizio dello stesso durante il 2000 ed il corrente anno, dopo che le FFS, proprietarie dell'impianto, avevano deciso di sospendere l'attività. Lo stesso gruppo promotore intende acquistare l'impianto e procedere alla necessaria ristrutturazione, **per una spesa complessiva di fr. 4'000'000.-**. Le aliquote di aiuto proposte sono le medesime di cui si è detto sopra.
- **Risanamento della Funivie del San Gottardo SA.** Sono attualmente in una fase conclusiva le serrate trattative tra la Società, il Consorzio di banche creditrici e lo Stato, intese a definire le rispettive partecipazioni all'operazione di risanamento finanziario, con l'obiettivo di contenere al di sotto di fr. 100'000.- gli oneri netti per interessi della Società. La proposta di partecipazione cantonale potrà comprendere **l'assegnazione di un nuovo contributo dell'ordine di 3.6 milioni di franchi (finalizzato a ridurre l'indebitamento bancario) e il condono parziale del debito LIM cantonale residuo (fr. 5'911'500.- al 31.12.2000).**

Come si indica nel messaggio, i responsabili della **Monte Tamaro SA** stanno attualmente riflettendo sull'opportunità di procedere o meno alla costruzione di un impianto di innevamento artificiale, per il quale non ci sono più ostacoli di ordine pianificatorio. Si sta valutando anche la possibilità di completare l'offerta ricreativa per la stagione estiva (scivolo). In parallelo è **allo studio un piano di riassetto/risanamento finanziario della Società per il quale potrebbe essere richiesta la partecipazione cantonale (condono dei prestiti LIM cantonali residui)**. A dipendenza degli esiti di queste valutazioni in atto, non è quindi escluso che una proposta di intervento cantonale in proposito possa essere formulata dal Consiglio di Stato al Gran Consiglio nei primi mesi del 2002.

Se si dovesse rinunciare all'innevamento artificiale la logica conseguenza sarebbe la rinuncia alla pratica degli sport invernali.

Anche le prospettive di **Cardada** appaiono da ridefinire sulla base del primo anno di nuova attività.

I piani di finanziamento degli anni '90 devono essere rivisti in modo sostanziale ed al Gran Consiglio è richiesta una **precisa opinione in merito** sulla base d'informazioni complete per **poter avallare** la politica governativa.

Riguardo ai cronici deficit di gestione corrente è assai auspicabile l'integrazione nell'esercizio delle società degli impianti di risalita delle strutture di ristorazione assai più redditizie, ciò che avviene già ora nelle maggior parte dei casi.

Il Consiglio di Stato finora non è entrato nel merito di un finanziamento diretto del deficit di gestione corrente delle società che gestiscono gli impianti di risalita (cosa che per contro avviene per altri mezzi pubblici di trasporto) e ritiene che l'intervento dello Stato debba limitarsi al finanziamento degli investimenti (in proporzioni più incisive che in precedenza) ed eventualmente alle operazioni di risanamento finanziario (come quelle attualmente in discussione) finalizzate a ridurre gli oneri finanziari ricorrenti (interessi e ammortamenti).

4. IL PROGETTO DI RILANCIO DI CARÌ

4.1 Descrizione del progetto

Dal messaggio vengono qui ripresi alcuni punti significativi.

Il progetto di rilancio della stazione turistica di Carì si fonda sui seguenti **tre elementi portanti**.

- ◆ **La sostituzione della seggiovia esistente (Carì-Gerre) con una nuova seggiovia, lungo il medesimo tracciato per un costo previsto di fr. 4'370'000.-**

I seggiolini rimarranno a due posti. Si prevede la riduzione dei piloni da 11 a 8.

- lunghezza	1000	ml
- quota di partenza	1650	msm
- quota di arrivo	1950	msm
- dislivello	300	ml
- capacità di trasporto	1200	persone/ora (attuale ca. 700 persone/ora)

Il costo complessivo dell'impianto ammonta a fr. 4'370'000.- ed è così composto:

- parte elettro-meccanica	fr.	3'700'000.-
- opere del genio civile	fr.	500'000.-
- cassa e cabina di controllo	fr.	50'000.-
- adattamenti alla stazione di partenza	fr.	50'000.-
- controllo accessi	fr.	70'000.-

- ◆ **La sostituzione della sciovia esistente (Gerre-Pro da Lei) con una seggiovia ed il prolungamento del tracciato fino al Lago di Carì per un costo di fr. 4'880'000.-**

Sono previsti 9 piloni intermedi. L'impianto è a sganciamento-agganciamento automatico ed è dotato di **seggiolini a quattro posti**.

- lunghezza	1000	ml
- quota di partenza	1950	msm
- quota di arrivo	2280	msm
- dislivello	330	ml
- capacità di trasporto	1600	persone/ora (sciovia attuale 900 persone/ora)

La maggiore capacità di trasporto rispetto alla seggiovia Carì - Gerre è giustificata dall'obiettivo di sviluppare una zona sciabile autosufficiente nella parte superiore delle piste, al di sopra dei 2000 metri di altitudine.

Il costo complessivo dell'impianto ammonta a fr. 4'880'000.- ed è così composto:

- parte elettro-meccanica	fr.	4'200'000.-
- opere del genio civile	fr.	550'000.-
- cabina di controllo	fr.	50'000.-
- controllo accessi	fr.	80'000.-

◆ **La ristrutturazione ed il potenziamento del Ristorante Belvedere in zona Gerre, fr. 1'600'000.-**

Il progetto prevede il rinnovamento completo ed il potenziamento della struttura ristorativa esistente nei pressi della stazione di arrivo della seggiovia in zona Gerre, che attualmente integra anche la stazione di partenza della sciovia. Al piano terreno dell'edificio vengono ricavati **150** posti di ristorazione all'interno e **300** posti all'esterno, sull'ampia terrazza. Completano l'offerta una più ampia e funzionale cucina con economato e servisol ed i rinnovati servizi igienici.

Al piano seminterrato del medesimo edificio sono previste le rimesse per tre battipista, un locale officina, un locale di potenza e trasformatori elettrici, i locali tecnici ed un locale per il pronto soccorso.

Completano il progetto presentato dalla Carì 2000 SA i seguenti elementi di servizio e di complemento:

- ◆ l'alimentazione elettrica della zona Gerre;
- ◆ lo smaltimento delle acque della zona Gerre;
- ◆ la costruzione dei locali per rimessa battipista, officina e pronto soccorso;
- ◆ la sistemazione dei terreni nelle zone di partenza e di arrivo degli impianti di risalita.

A breve termine è prevista, ad opera del Comune di Campello, la sistemazione dei parcheggi pubblici a Carì ed in seguito, con la collaborazione del Comune di Calpiogna, la sistemazione dei parcheggi ubicati lungo la strada che porta da Carì a Pro d'Ör, per una capienza complessiva di circa 500 posti auto.

L'obiettivo principale del progetto di rilancio, oltre a quello - ovvio - di dotare la stazione di impianti di risalita moderni, sicuri e più capaci e di una struttura di ristorazione adeguata, è creare un comprensorio sciistico autosufficiente che si sviluppa sopra i 2000 di altitudine, a partire dalla zona Gerre (quota 1950 msm) fino al Lago di Carì (quota 2280 msm). **La discesa a valle fino a Carì-Croce (quota 1650 msm) non sarà quindi più strettamente necessaria**, pur rimanendo, ovviamente, una componente molto importante dell'offerta sciistica, quando le condizioni di innevamento naturale ne consentono la fruizione. Questa impostazione permette inoltre di **rinunciare, almeno per il momento, alla realizzazione di un impianto per l'innevamento programmato**. La creazione di un'offerta ristorativa più attrattiva in zona Gerre e la possibilità di giungere con un impianto di risalita fino al Lago di Carì sono elementi di sicuro interesse anche in funzione dello sviluppo del turismo durante la stagione estiva.

4.2 Aspetti finanziari

Preventivo generale

Il preventivo generale del progetto di rilancio della stazione turistica di Carì, interamente computabile ai sensi della LIM (federale e cantonale) e della L-tur, aggiornato al mese di aprile 2001, si presenta nei termini seguenti:

1. Seggiovia Carì-Gerre	fr.	4'370'000.-	
2. Seggiovia Gerre - Lago di Carì	fr.	4'880'000.-	
3. Ristorante Belvedere	fr.	1'600'000.-	
4. Alimentazione elettrica	fr.	400'000.-	
5. Smaltimento acque	fr.	200'000.-	
6. Rimessa battipista, officina e pronto soccorso	fr.	200'000.-	
7. Smontaggio impianti esistenti	fr.	120'000.-	
8. Sistemazione terreni	fr.	25'000.-	
9. Studi e perizie	fr.	60'000.-	
10. Spese diverse	fr.	50'167.-	
11. IVA 7.6%	fr.	904'833.-	
Totale progetto di rilancio Carì		fr.	12'810'000.-

Piano di finanziamento

Il piano di finanziamento della spesa necessaria per la realizzazione del progetto di rilancio della stazione turistica di Carì si presenta nei termini seguenti:

Mezzi propri	fr.	3'310'000.-	25.8%
Sussidio L-tur.	fr.	3'200'000.-	25.0%
Sussidio LIM TI	fr.	3'200'000.-	25.0%
Prestito LIM CH	fr.	3'100'000.-	24.2%
Totale progetto di rilancio di Carì		fr.	12'810'000.- 100%

La Confederazione consente di aumentare, rispetto alla prassi precedente, il periodo di ammortamento del prestito LIM federale da 15 a 20 anni.

Il piano di finanziamento presentato dalla Carì 2000 SA prevede un contributo **di fr. 1'000'000.-** (pari al 7.8% dell'investimento) da parte dei 12 Comuni del comprensorio della Media Leventina (Osco, Mairengo, Calpiogna, Campello, Rossura, Faido, Chiggiogna, Chironico, Calonico, Anzonico, Cavagnago e Sobrio), tutti pure coinvolti nel progetto di aggregazione comunale attualmente allo studio

I contributi che saranno effettivamente riconosciuti dai Comuni, e che saranno ratificati dal Dipartimento delle istituzioni, **andranno immediatamente a diminuire il prestito LIM federale**. Si valuta che realisticamente la partecipazione dei Comuni potrà situarsi tra un

minimo di fr. 500'000.- ed un massimo di fr. 1'000'000.-. Ai fini dell'allestimento delle previsioni di gestione (ammontare degli oneri per la restituzione del prestito LIM federale) è stata considerata l'ipotesi minima di fr. 500'000.-.

Ricordiamo che, in base all'art. 12 cpv. 1 della LIM, la Confederazione chiede ai beneficiari dei prestiti LIM federali (che non siano dei Comuni) la presentazione di garanzie sufficienti per il rimborso degli stessi. **I promotori della Carì 2000 SA si sono impegnati a fornire tali garanzie.**

Previsioni di gestione

Non vi sono molti dati a disposizione per poter elaborare una previsione veramente attendibile, lacuna questa da considerare seriamente.

Si può dire che nelle stagioni con scarso innevamento i ricavi si situano poco oltre i fr. 250'000.-, mentre nelle buone stagioni la cifra può raddoppiare sfiorando il mezzo milione di franchi a cui occorre aggiungere i ricavi dalla ristorazione che può essere valutata attorno ai fr. 400'000.-.

Nel messaggio si afferma che i ricavi preventivati della gestione degli impianti di risalita e delle strutture ristorative della Carì SA sono sufficienti per coprire i costi monetari di esercizio preventivati e, con l'eccezione del primo anno di attività dopo l'investimento di rilancio, per procedere ad adeguati ammortamenti della sostanza fissa, nell'ambito dei quali è assicurato il rimborso del prestito LIM federale. Considerato tuttavia che taluni costi (in particolare quelli per il personale) sono tendenzialmente sottostimati, **la Società dovrà dar prova di grande dinamismo nella promozione della stazione e nell'acquisizione di nuova clientela.**

Per i dettagli, in particolare la tabella inerente i conti economici previsionali per gli anni fino al 2004/2005, si rimanda al messaggio (pagg. 11 – 16).

Vale però la pena ricordare che gli **ammortamenti** economici (deprezzamento della sostanza fissa) sono stati **calcolati sul valore residuo degli investimenti dopo deduzione dei sussidi cantonali e del rimborso dell'IVA**, considerando una durata di 20 anni per le parti meccaniche e di impiantistica e una durata di 30 anni per le opere di genio civile, elettrificazione e sistemazione, nei termini seguenti:

Investimento globale	fr.	12'810'000.-
- Sussidi cantonali (ammortamenti straordinari)	fr.	6'400'000.-
- IVA recuperabile (circa 50%)	fr.	450'000.-

Totale da ammortizzare	fr.	5'960'000.-
di cui impianti e attrezzature (ammortamento medio in 20 anni)	fr.	4'630'000.-
di cui opere di genio civile e elettrificazione (ammortamento medio in 30 anni)	fr.	1'330'000.-
Ammortamento annuo impianti	fr.	231'500.-
Ammortamento annuo opere genio civile	fr.	44'500.-

Totale ammortamenti annui	fr.	276'000.-
=====		

Il rimborso del prestito LIM federale (fr. 130'000.- annui) corrisponde alla restituzione in 20 anni di un prestito di **fr. 2'600'000.-**, ammontare basato a sua volta sull'ipotesi (minima) di un contributo complessivo dei Comuni della Media Leventina all'investimento di fr. 500'000.-.

Questo calcolo degli ammortamenti presuppone che i prossimi investimenti dovranno ancora beneficiare di aiuti cantonali e federali.

5. LE CONSIDERAZIONI DELLA COMMISSIONE

5.1 In generale

La commissione non ha voluto limitarsi all'analisi del progetto di Carì, bensì ha voluto approfondire tutta la tematica degli impianti di risalita nelle varie stazioni turistiche del Cantone, per conoscere tutti i problemi e le prospettive a breve – medio termine.

Per questo motivo sono stati ascoltati dalla Commissione della Gestione la Consigliera di Stato signora Masoni, il direttore dell'ETT Stinca ed il Capo Ufficio regioni di montagna signor Cima.

L'impressione generale è di preoccupazione per il futuro delle stazioni turistiche di montagna. Se da un lato si condivide che **non si può dimissionare** in un settore comunque importante e non solo per le attività economiche ma anche per le sue funzioni sociali e ricreative in primo luogo per i ticinesi e in genere per il turismo in Ticino, in quanto anche Lugano, Locarno o Ascona beneficiano della presenza delle stazioni delle nostre valli, dall'altro si rileva che è **assolutamente necessario e non procrastinabile compiere delle scelte**, che non potranno purtroppo essere indolori, se si vuole evitare il peggio per le nostre stazioni turistiche.

Le notizie di questi giorni riguardo Airolo sono in questo senso emblematiche riguardo alle difficoltà in cui si trovano gli impianti di risalita ticinesi.

Gli auspici contenuti nel messaggio devono essere concretizzati. Occorre una chiara definizione degli obiettivi e precise condizioni da adempiere per poter garantire l'attività.

Occorre però tener presente che nessun mezzo pubblico, e gli impianti di risalita sono mezzi pubblici, preso singolarmente è in grado di far fronte ai costi d'esercizio, né in Ticino né altrove in Europa, neppure nelle stazioni sciistiche più rinomate.

Per citare un esempio recentissimo, la società che gestisce gli impianti di risalita della famosa stazione sciistica ed estiva di Crans– Montana, il cui capitale azionario è detenuto per il 67% dai sei comuni della regione, verrà forse salvata solo grazie ad un prestito di 10 milioni, alla riduzione del capitale azionario e alla rinuncia di crediti milionari da parte delle banche con contemporanea riduzione dei tassi d'interesse sul prestito residuo.

Gli impianti di risalita devono far parte di una visione strategica globale che appare ancora da definire nel dettaglio. Solo dopo questo sforzo si **potrà entrare nell'ottica di un finanziamento statale che non si limiti solo agli investimenti** (sul modello della legge sui mezzi pubblici di trasporto).

Finora la selezione è stata naturale e piuttosto lenta. Ora di fronte alla necessità di risanamento generalizzato non si può più aspettare.

Stazioni quali **Cardada e Tamaro** devono concentrarsi sulla loro vocazione **estiva, rinunciando all'inverno**. La stazione del **Nara** non è purtroppo riuscita neppure nella

positiva stagione 2000/2001 a chiudere in pareggio. Con il progetto di rilancio realizzato solo per metà il **futuro è assai incerto**.

Per assicurare una gestione razionale, efficace ed economica **non si può più procrastinare a lungo la costituzione di una struttura mantello (“ Holding”)**, società che possa riunire tutte le stazioni ticinesi, invernali ed estive con mezzi di risalita, pur tenendo in debita considerazione le situazioni acquisite e comprendendo le naturali reticenze.

La struttura sarebbe molto utile per vendere il prodotto Ticino, per essere partner efficace nei confronti di Cantone e Confederazione e degli altri operatori turistici, per monitorare in modo unitario la situazione in Ticino e poter tempestivamente decidere eventuali misure.

Inoltre permetterebbe di formare in modo coordinato il personale e di mettere a disposizione di tutti le conoscenze professionali riducendo i costi d'esercizio.

In ogni caso però la nuova struttura non dovrà impedire lo spirito d'iniziativa delle varie società presenti sul territorio e deve presupporre un buono stato finanziario di partenza delle singole società.

Il presupposto fondamentale per la creazione della holding è quindi il risanamento finanziario delle società attualmente in difficoltà.

Per finire si constata che **troppo pochi sono i dati a disposizione per fare dei paragoni** tra le varie stazioni invernali e tra i vari anni all'interno di una stessa stazione invernale.

L'Ufficio delle regioni di montagna non è attualmente in grado di monitorare in modo soddisfacente gli investimenti sostenuti. Purtroppo è insufficiente la capacità di valutare sia l'indotto generato che il funzionamento degli impianti e le altre attività sostenute dallo Stato.

In particolare **mancono dati** sul numero di residenze, sia primarie che secondarie, sui posti letto e sui valori immobiliari delle varie stazioni turistiche, sul rapporto tra le presenze invernali ed estive, sui prezzi praticati (giornaliere, settimanali, stagionali o singole risalite), sulle persone trasportate dagli impianti di risalita, sul sistema di finanziamento negli altri cantoni, sui bilanci delle varie stazioni, ciò che impedisce un paragone.

Insomma l'impressione è quella che occorra al più presto compiere uno sforzo intenso a tutti i livelli, a partire dall'ETT. Si spera che il **progetto di osservatorio turistico** possa servire allo scopo.

5.2 Sul progetto di Carì

Le procedure

La commissione si è chiesta se le procedure fossero tutte a posto ed ha appurato che dalla data di licenziamento del messaggio sono intervenuti i seguenti nuovi elementi:

- Il 30 luglio è stata rilasciata dal Comune di Campello la licenza edilizia per la costruzione della struttura ristorativa e di servizio Belvedere, con le relative infrastrutture di elettrificazione e di evacuazione delle acque.
- I promotori hanno potuto chiarire con i responsabili dell'Ufficio federale dei trasporti che la sostituzione della seggiovia Carì-Gerre viene considerata quale adattamento tecnico che può essere eseguito sulla base della concessione federale in vigore e valida fino al 2009. I lavori di sostituzione di questo impianto hanno così potuto essere avviati con il benessere della Confederazione.
- Le procedure per l'ottenimento della nuova concessione federale relativa alla seggiovia Gerre-Lago di Carì sono tuttora in corso. Il rilascio della concessione è atteso per la

prossima primavera 2002. Il progetto nel suo complesso non richiede un esame d'impatto ambientale (EIA) ai sensi della legislazione pianificatoria federale.

Si ricorda che, al fine di rendere possibile la messa in esercizio della nuova seggiovia Carì-Gerre (la seggiovia esistente non avrebbe più potuto essere attivata) e del Ristorante Belvedere per la prossima stagione invernale, il Consiglio di Stato con la risoluzione No. 3499 dell'11 luglio 2001 ha autorizzato la Carì 2000 SA ad iniziare i lavori prima della decisione del Gran Consiglio sugli aiuti cantonali, decisione che rimane ovviamente impregiudicata. Subito dopo i lavori per la costruzione della seggiovia Carì-Gerre e del Ristorante Belvedere sono stati avviati e procedono ora regolarmente con la prospettiva di concluderli prima della prossima stagione invernale. Tutti i lavori sono stati appaltati seguendo i disposti della Legge sulle commesse pubbliche, ad eccezione delle componenti elettromeccaniche dell'impianto di risalita che, per ovvie ragioni, sono state attribuite direttamente alla ditta Garaventa SA. La costruzione della seggiovia Gerre-Lago di Carì è stata invece rinviata all'estate 2002, anche in relazione ai tempi più lunghi necessari per l'ottenimento della relativa concessione federale. Per la prossima stagione invernale è previsto di riattivare transitoriamente l'esistente sciovia Gerre-Pro da Lei, per la quale è sempre valida l'autorizzazione.

Il recupero dell'IVA

E' previsto il rimborso ai promotori dell'IVA riscossa sulla parte dell'investimento che viene finanziata con i mezzi propri (fr. 3'310'000.-) e con prestiti da restituire (fr. 3'100'000.-). Si prevede quindi di recuperare circa a metà degli oltre fr. 900'000.- previsti come spesa per IVA.

Il problema dei posteggi

I posti auto disponibili al pubblico (senza contare quindi quelli privati dei proprietari di residenze primarie o secondarie) nella stazione di Carì sono già attualmente circa 500, anche se un conteggio preciso è impossibile. Circa 500 auto riescono perciò a trovare un parcheggio a Carì, utilizzando ogni minimo spazio disponibile nel villaggio e lungo la strada che porta a Prodör.

L'obiettivo degli interventi programmati per i prossimi anni è di sistemare circa 500 veri posti auto, ordinati, regolari e sicuri. Ciò comporterà verosimilmente un intervento di sistemazione/allargamento della strada Carì-Prodör, anche se un progetto esecutivo non è ancora pronto.

L'attendibilità delle previsioni di gestione

La commissione ha voluto rassicurazioni sull'attendibilità delle previsioni di gestione, in particolare sul prospettato aumento del 40% rispetto alla media delle stagioni passate a partire dalla seconda stagione.

Sul fronte della **frequenza delle risalite stanno arrivando segnali positivi**. In particolare il progetto di rilancio ha ridato entusiasmo ai numerosi residenti che sono tornati a Carì già quest'estate e non vi è più la tendenza alla svendita di residenze che si era manifestata negli scorsi anni. Gli aumenti indicati nel messaggio sembrano perciò realistici, in modo particolare grazie ad una maggior frequenza dei residenti piuttosto che ad un afflusso di giornata.

Più difficili sono le previsioni finanziarie che non dipendono solo dalle frequenze ma dalle entrate medie e dalla capacità di integrare l'esercizio degli impianti di risalita con le

attività di ristorazione, fattore di reddito assai importante in grado di compensare eventuali deficit nella gestione dell'impianto. I prospettati interventi sui ristoranti rappresentano certamente un segnale positivo .

Fatta salva l'incognita dell'innevamento, la stazione di Carì dovrebbe perciò raggiungere in dopo alcuni anni un equilibrio finanziario.

6. CONCLUSIONI

L'approfondito esame non solo del progetto di rilancio di Carì, ma in generale delle prospettive del settore degli impianti di risalita in Ticino, hanno portato la commissione ad operare una scelta di principio, dolorosa ma necessaria, limitare i sussidi a quelle stazioni invernali ed estive che rientrano in una strategia di rilancio globale del settore nel Cantone.

Più precisamente la commissione è d'accordo sul principio di preavvisare favorevolmente gli aiuti che verranno proposti prossimamente dal Consiglio di Stato atti a completare gli investimenti nelle seguenti stazioni turistiche:

- ◆ **Carì** come da presente messaggio
- ◆ **Bosco Gurin**, limitatamente al messaggio 5162 (innevamento programmato)
- ◆ **Monte Lema**, risanamento finanziario con abbandono attività invernale
- ◆ **Ripresa e ristrutturazione della funicolare del Ritom**, con il fermo auspicio che le FFS, proprietarie attuali dell'impianto, lo cedano gratuitamente visti i notevoli investimenti necessari per una sua sistemazione
- ◆ **Airolo**, risanamento finanziario con precise garanzie (business plan)

Prima di entrare in materia su futuri altri investimenti la commissione attende dal Consiglio di Stato la presentazione di un **documento dove venga definita la strategia cantonale nel settore degli impianti di risalita per gli anni 2000**, con dati attendibili e scelte chiare, in particolare sulla vocazione estiva e non invernale di Tamaro e Cardada e le reali prospettive del Nara, che permetta di valutare gli investimenti sia dal lato finanziario sia da quello turistico in generale (strutture fondamentali per il turismo in Ticino).

Inoltre si attendono dal Consiglio di Stato direttive riguardo la collaborazione tra gli impianti di risalita e sul ruolo dell'ETT al fine di ottimizzare gestione e informazione sull'offerta turistica in Ticino, soprattutto nel periodo invernale.

* * * * *

Con queste considerazioni la Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio ad approvare il decreto legislativo allegato al messaggio in esame.

Per la Commissione gestione e finanze:

Paolo Beltraminelli, relatore

Bonoli - Brenni - Carobbio Guscetti (con riserva) - Croce -

Ferrari Mario (con riserva) - Lepori Colombo - Lombardi -

Lotti - Merlini - Pezzati - Sadis (con riserva)