

# Rapporto

numero	data	Dipartimento
<b>5476 R</b>	18 maggio 2004	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 11 febbraio 2004 concernente la richiesta di un credito di fr. 1'801'270.- quale contributo finanziario da concedere alla Società Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART), suddiviso in forma di prestito rimborsabile condizionatamente (fr. 1'038'020.-), prestito rimborsabile (fr. 337'250.-) e contributo a fondo perso (fr. 426'000.-), per l'installazione del blocco di sicurezza e il prolungamento del binario d'incrocio nella stazione di Corcapolo, per la costruzione della nuova centrale bus a Locarno e per il risanamento del ponte Ruinacci a Camedo, progetti finanziati nell'ambito dell'8° credito-quadro federale a favore delle imprese di trasporto concessionarie; ratifica delle convenzioni tra Confederazione, Cantone Ticino e FART**

## IL MESSAGGIO IN SINTESI

Il messaggio licenziato dal Consiglio di Stato sottopone all'esame e all'approvazione del Gran Consiglio il credito di 1,8 milioni di franchi, quale contributo finanziario del Cantone a favore della realizzazione di tre progetti d'investimento delle FART: l'installazione del blocco di sicurezza e il prolungamento del binario d'incrocio nella stazione di Corcapolo; la costruzione della nuova centrale per i bus a Locarno; e il risanamento del ponte Ruinacci a Camedo.

Il costo complessivo ammonta a 3 milioni di franchi : le FART si assumono la spesa di fr. 470'000.--; il Cantone, come preannunciato, partecipa con un investimento di 1,8 milioni di franchi; la Confederazione stanziava un credito di fr. 730'000.--.

La realizzazione del blocco di sicurezza e del prolungamento del binario d'incrocio a Corcapolo, come pure il risanamento del ponte Ruinacci, costituiscono opere necessarie per continuare a garantire l'affidabilità e la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

La realizzazione della nuova centrale per i bus s'impone, poiché l'attuale struttura non è più adeguata alle nuove esigenze.

Tutti i progetti, già esaminati ed approvati dall'Ufficio federale dei trasporti, vengono realizzati nel rispetto della Legge federale sulle ferrovie, secondo la quale le aziende devono adottare tutte le misure possibili per garantire l'affidabilità e migliorare la sicurezza dell'esercizio degli impianti ferroviari e dei veicoli.

## LE FART

Il Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLVM), approvato dalla Commissione regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia nel 1995, ha evidenziato l'importante ruolo della ferrovia FART nell'ambito della rete dei trasporti pubblici della regione.

L'utenza è in effetti raddoppiata in 20 anni.

Con il presente messaggio vengono concessi contributi importanti alle FART, solo parzialmente soggetti all'obbligo di rimborso.

Le FART si assumono, lo si rammenta per completezza, gli oneri di manutenzione ordinaria sulla linea ferroviaria.

## **LE MODALITÀ DI FINANZIAMENTO DELLE IMPRESE DI TRASPORTO CONCESSIONARIE**

Il Parlamento federale ha adottato nel 1992, a favore delle imprese di trasporto concessionarie, l'8° credito-quadro per il periodo 1993-1999, destinato a garantire la sicurezza, a migliorare l'attrattività dei servizi e a razionalizzare l'esercizio.

Il credito-quadro è poi stato prolungato sino al 2005.

In tale ambito, alle FART, che avevano presentato il programma degli investimenti a lungo termine, è stata attribuita una quota globale lorda di ca. 16 milioni di franchi.

Attingendo a tale importo, già sono stati attuati dalle FART o sono attualmente in corso interventi per 12,3 milioni di franchi.

Altri sono pronti per la realizzazione: essi formano oggetto del presente rapporto.

La Confederazione, tramite il citato 8° credito-quadro, assume il 29% dei costi dei progetti, a favore delle imprese di trasporto concessionarie.

Concretamente, le modalità di finanziamento ad opera della Confederazione dei singoli progetti sono stabilite nell'Ordinanza federale sulle indennità; l'autorità cantonale si allinea all'impostazione, che emerge da tale Ordinanza.

Per gli investimenti infrastrutturali vengono quindi concessi prestiti condizionati.

Per quelli inerenti il traffico - si pensa in particolare al materiale rotabile - prestiti rimborsabili.

## **LE OPERE NEL DETTAGLIO**

Il messaggio illustra nel dettaglio le opere, di cui si prospetta la realizzazione, le ragioni, che stanno alla base degli interventi prospettati e le modalità di finanziamento degli stessi. Possiamo quindi limitarci nel rapporto alle considerazioni essenziali.

### **Blocco e binario d'incrocio a Corcapolo**

L'intervento prospettato è duplice: esso comprende il blocco di sicurezza a Corcapolo, per il quale è preventivato un limite di spesa pari a fr. 765'000.--; come pure il prolungamento del binario d'incrocio, il cui limite di spesa è stato fissato in fr. 697'000.--.

Il prolungamento dei binari d'incrocio permetterà a due treni formati con nuovo materiale rotabile d'incrociarsi: in questo modo sarà possibile uno svolgimento regolare dell'esercizio e in casi di ritardi, la percorrenza Intragna-Verdasio risulterà più breve.

Entrambi gli interventi sono volti a garantire a lungo termine l'esercizio della stessa FART.

Complessivamente, essi comportano un investimento pari a fr. 1'462'000.--.

Gli stessi sono finanziati sia dalla Confederazione, che dal Cantone tramite prestiti a tasso zero, rimborsabili condizionatamente:

per la Confederazione, pari a fr. 423'980.--, equivalenti al 29%,  
per il Cantone, pari a fr. 1'038'020.--, equivalenti al 71%.

L'art. 14 della 9 convenzione relativa appunto all'investimento in discussione, ed allegata al rapporto, stabilisce che il prestito concesso è rimborsabile condizionatamente.

Ciò significa che il prestito è rimborsabile, senza interessi, a condizione che le FART conseguano un utile.

Tale eventualità è in effetti remota : le imprese di trasporto ben difficilmente conseguono utili.

### **Risanamento ponte Ruinacci**

Come anche l'Ufficio federale dei trasporti ha avuto modo di accertare, il progetto è motivato dai risultati delle misurazioni periodiche effettuate sull'arco di molti anni. I recenti accertamenti, affidati a specialisti del ramo, hanno confermato che l'intervento per consolidare l'appoggio del ponte non può più essere procrastinato.

Infatti il pendio tende a slittare verso valle.

Con il progetto in discussione dovrà essere ridotta la pressione sul basamento dell'appoggio del ponte verso la stazione di Palagnedra: si prevede infatti di effettuare trivellazioni per raccogliere l'acqua che causa appunto lo slittamento del pendio.

Al risanamento del ponte Ruinacci partecipano nuovamente sia la Confederazione, che il Cantone.

Essi versano infatti complessivamente un importo a fondo perso pari a fr. 600'000.--, così suddiviso :

la Confederazione:	fr. 174'000.--,	pari al 29%,
il Cantone:	fr. 426'000.--,	pari al 71%.

Non è dunque previsto alcun obbligo di rimborso degli importi concessi per l'investimento al ponte Ruinacci.

### **Nuova centrale bus**

Il progetto scaturisce da un concordato tra le FART ed il Comune di Locarno, con i quale le FART cedono al Comune di Locarno il terreno su cui è situata la vecchia stazione ferroviaria S. Antonio.

Come si legge nei documenti allestiti tra l'altro dall'Ufficio federale dei trasporti, con la messa in sotterranea della linea ferroviaria, tale edificio è stato adibito ad uffici FART, previsti per la nuova centrale bus.

La centrale prevede uffici per l'esercizio autobus e ferroviario, un guardaroba ed una sala multiuso, che presenta una superficie di mq 110: in tale spazio potranno soggiornare gli autisti, che si trovano di picchetto per l'azienda.

Per completezza, si rammenta che le FART dispongono di 75 autisti: 5/6 di questi si trovano costantemente di picchetto.

Nella sala soggiorno potranno poi aver luogo momento di formazione e di riunione del personale.

Dalla ponderazione dei locali dei settori ferrovia/autobus e autobus urbano/extraurbano si è cercata una soluzione semplice e pragmatica.

In base alla relazione chilometrica dei settori urbani e extraurbani, la Confederazione partecipa al finanziamento dell'oggetto per il 50%.

I costi per la costruzione della nuova centrale bus a Locarno sono stati preventivati in fr. 950'000.--, prevalentemente destinati appunto all'edificio.

I costi del terreno non vengono computati, poiché lo stesso già è di proprietà delle FART.

La Confederazione ed il Cantone partecipano all'onere indicato in ragione della metà, e quindi per fr. 475'000.--, erogando i seguenti prestiti rimborsabili:

la Confederazione:	fr. 137'750.--,	nuovamente equivalenti al 29%,
il Cantone:	fr. 337'250.--,	nuovamente equivalenti al 71%.

I prestiti sono rimborsabili, senza interessi, sull'arco del periodo di ammortamento dell'infrastruttura, e quindi proporzionalmente alla sua durata di vita.

Tali importi sono completati dai mezzi propri delle FART, che a loro volta assommano a fr. 475'000.--.

## **CONCLUSIONI**

La Commissione della gestione invita quindi a concedere alla società FART un contributo finanziario di fr. 1'801'270.-- suddiviso in forma di prestito rimborsabile condizionatamente (fr. 1'038'020.-), prestito rimborsabile (fr. 337'250.-) e contributo a fondo perso (fr. 426'000.-), per la realizzazione dei progetti relativi al blocco di sicurezza e al prolungamento del binario di incrocio nella stazione di Corcapolo, per la costruzione della nuova centrale bus a Locarno e per il risanamento del ponte Ruinacci a Camedo.

Vengono di conseguenza ratificate la 9<sup>a</sup>, la 10<sup>a</sup>, e l'11<sup>a</sup> convenzione tra la Confederazione e il Cantone Ticino da una parte e la società FART dall'altra, per il finanziamento di tali progetti.

Per la Commissione gestione e finanze:

Francesca Lepori Colombo, relatrice  
Bacchetta-Cattori - Beltraminelli - Bignasca -  
Bonoli - Carobbio Guscelli - Croce -  
Dell'Ambrogio - Ferrari M. - Foletti - Ghisletta R. -  
Lepori B. - Lombardi - Lotti - Merlini