

Messaggio

numero	data	Dipartimento
4576	18 settembre 1996	FINANZE E ECONOMIA
Concerne		

Assegnazione degli aiuti cantonali alla Monte Lema SA, Migliegla, per il finanziamento dei costi supplementari relativi alla realizzazione della nuova cabinovia del Monte Lema

Onorevole signor Presidente,
onorevoli signore e signori Consiglieri,

con il presente messaggio ci preghiamo sottoporvi il disegno di Decreto legislativo inteso a concedere alla Monte Lema SA, Migliegla - per il finanziamento dei costi supplementari relativi alla realizzazione della nuova cabinovia del Monte Lema - gli aiuti (sussidio e prestito agevolato) in base alla Legge di applicazione e di complemento della Legge federale sull'aiuto agli investimenti nelle regioni montane (LIM cantonale) e un sussidio in base alla Legge sul Turismo (L-tur).

I. INTRODUZIONE

Con il Decreto Legislativo del 9 febbraio 1994 codesto Gran Consiglio ha già stanziato gli aiuti cantonali per la costruzione della nuova cabinovia del Monte Lema, accogliendo le proposte che vi avevamo formulato con il messaggio No. 4189 del 24 novembre 1993. Il progetto comportava una spesa preventivata in fr. 9'000'000.-, finanziata nel modo seguente:

Mezzi propri	fr.	800'000.-	8,9%
Prestito bancario	fr.	1'450'000.-	16,1%
Sussidio L-tur	fr.	2'250'000.-	25,0%
Sussidio LIM Ticino	fr.	1'350'000.-	15,0%
Prestito LIM Ticino	fr.	900'000.-	10,0%
Contributi LIM CH ai costi d'interesse su	fr.	<u>2'250'000.-</u>	<u>25,0%</u>
TOTALE	fr.	9'000'000.-	100%
		=====	=====

La raccolta dei mezzi propri ha in seguito superato di fr. 670'000.- l'importo previsto inizialmente (fr. 800'000.-), riducendo conseguentemente il prestito bancario necessario.

Il progetto prevedeva la sostituzione della vecchia seggiovia, costruita negli anni '50, con una funivia a gruppi di cabine, intesa ad assicurare un aumento della capacità di trasporto soprattutto nei momenti di punta ed a garantire un esercizio sicuro e confortevole. Per maggiori precisazioni riguardanti le caratteristiche tecniche, le motivazioni della

sostituzione e le prospettive di mercato della funivia, facciamo riferimento al menzionato messaggio.

Su sollecitazione di alcuni enti, il progetto originale venne in un secondo tempo modificato per ragioni di ordine paesaggistico ed architettonico: queste modifiche, oggetto del presente messaggio, migliorano sensibilmente la qualità estetica dell'intero progetto ed il suo inserimento nel paesaggio, ma comportano un notevole aumento dei costi.

II. PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

1. Motivi del cambiamento del progetto

Malgrado la precisa informazione divulgata attraverso tutti i mezzi di informazione e con lettere alla popolazione in occasione della richiesta di sottoscrizione del nuovo capitale proprio, con molto ritardo e a procedure ormai terminate, la Federazione Architetti Svizzeri (FAS), in data 14 dicembre 1994, inviò al Consigliere di Stato responsabile del Dipartimento del territorio uno scritto con il quale si esprimeva preoccupazione sul progetto, ed in particolare si manifestavano dubbi e scetticismo sull'architettura relativa all'edificazione delle stazioni di partenza e di arrivo della funivia.

La presa di posizione venne trasmessa a tutti gli interessati al progetto (popolazione della Regione, Comuni, Ente turistico del Malcantone, associazioni ambientaliste, Sezione pianificazione, Dipartimento delle finanze e dell'economia e Commissione bellezze naturali) e furono organizzate delle serate pubbliche per raccogliere consensi sulle nuove varianti.

A seguito di questi avvenimenti il Consiglio d'Amministrazione della Società, sensibile agli aspetti ambientali e paesaggistici e considerato il successo e l'appoggio ottenuto presso la popolazione nella sottoscrizione del capitale sociale, decideva di fare eseguire dalla FAS una variante delle due stazioni, finalizzata a raggiungere una migliore armonia con l'ambiente circostante, senza ovviamente compromettere la funzionalità richiesta.

Le varianti proposte costituivano tuttavia dei cambiamenti veri e propri non solo sugli edifici, ma anche nell'intero impianto: i costi aggiuntivi previsti erano talmente elevati che venne deciso di non modificare l'impianto come proposto. Gli approfondimenti successivi hanno consentito di progettare e adottare delle varianti definitive maggiormente sostenibili dal punto di vista dell'impegno finanziario aggiuntivo.

2. Descrizione dei cambiamenti del progetto

Le modifiche toccano unicamente le due stazioni, a monte e a valle, della funivia; **la stazione a monte** nel primo progetto era suddivisa in due corpi separati: la piattaforma di arrivo costruita sopra il tetto della vecchia stazione, e il corpo di ancoraggio e rinvio delle funi arretrato di una ventina di metri fra i due corpi, mentre sotto le funi corre il sentiero che porta in vetta. Questa soluzione era stata considerata "un'architettura priva di qualità, non molto bella dal piano estetico e lesivo agli aspetti paesaggistici esistenti": affermazioni rifiutate dalla società ma accolte da una parte degli azionisti. Poiché si tratta di un'opera destinata a durare per il prossimo mezzo secolo, inserita in una zona di

notevole importanza turistica e paesaggistica, è stata quindi decisa una nuova variante che ha compattato il tutto in corrispondenza della vecchia stazione. In questo caso è stato necessario demolire totalmente buona parte della costruzione esistente e costruire nuove fondamenta che garantiscono l'ancoraggio delle funi.

In seguito a queste modifiche dell'impianto, l'Ufficio federale dei Trasporti ha imposto la copertura delle funi in corrispondenza della stazione di arrivo. Questi lavori, che richiedono delle parti protettive e fungono anche da tettoia per i passeggeri, comportano pure una spesa non indifferente. Le modifiche architettoniche hanno inoltre provocato delle modifiche elettromeccaniche all'impianto.

La stazione a valle era originariamente prevista in un nuovo stabile, mentre la vecchia stazione della seggiovia sarebbe stata utilizzata come deposito. Considerato che essa si trova proprio all'entrata del paese di Miglieglia, quindi in una posizione visivamente molto esposta, si è previsto di procedere all'integrazione della vecchia stazione in un nuovo edificio con le medesime caratteristiche di quello a monte.

Anche questa operazione ha causato alcune modifiche di ordine tecnico: l'Ufficio federale dei trasporti ha imposto la copertura delle funi anche in corrispondenza di questa stazione: questi lavori comportano delle parti protettive e fungono anche da tettoia per i passeggeri. La stazione di partenza è stata inoltre modificata parzialmente per garantire meglio le altezze delle funi rispetto alla zona abitata. Ciò comporta un aumento dei costi delle parti elettromeccaniche all'impianto.

Infine il Comune, nell'ambito della revisione del Piano Regolatore, ha precisato l'impostazione delle aree circostanti alla stazione della vecchia seggiovia. In primo tempo si pensava di lasciare in sospeso la sistemazione esterna limitandosi a interventi minimi. Con i lavori per le infrastrutture comunali, la sistemazione è diventata urgente.

3. Conseguenze delle difficoltà finanziarie incontrate dall'azienda fornitrice

La Monte Lema SA, a seguito delle modifiche del progetto originario, ha proceduto all'aggiornamento dei preventivi che indicavano una spesa supplementare di fr. 1'500'000.-. Trattandosi di un aumento sensibile si decise, con lettera del 12 ottobre 1995 al Dipartimento delle finanze e dell'economia e alla Regione Malcantone, di chiedere un aiuto supplementare al Cantone e alla Confederazione.

Le varianti di progetto hanno ovviamente provocato un certo ritardo nei tempi di realizzazione (nuove domande di costruzione, alcune opposizioni, trattative con alcuni proprietari toccati leggermente dalle nuove varianti), per cui la Monte Lema SA si è adoperata tra la fine del 1995 e l'inizio del 1996 per risolvere tutti questi aspetti e concordare con le ditte interessate un nuovo termine per l'inizio dell'esercizio che avrebbe permesso di recuperare buona parte della stagione turistica nel 1996. Agli inizi di aprile questo termine fu fissato al 31 luglio 1996. A questo punto tutto sembrava risolto per portare a buon porto l'opera.

Alla fine di aprile 1996 purtroppo la ditta Streiff, azienda incaricata di fornire le parti tecniche dell'impianto, convocava d'urgenza il Consiglio di amministrazione della Monte Lema SA comunicando che si trovava in gravi difficoltà finanziarie al punto tale da non poter più garantire la conclusione dei lavori senza un aiuto finanziario supplementare. Questa comunicazione venne data anche ad un altro committente per un impianto analogo a Beatenberg (BE).

Di fronte a questo nuovo imprevisto, che arrischiava di lasciare l'opera incompiuta, in buona parte già finanziata tramite vari acconti, la Monte Lema SA ha iniziato delle intense trattative sia con le ditte direttamente coinvolte che con i vari creditori per scongiurare un eventuale fallimento e quindi la perdita totale di tutti i mezzi investiti senza arrivare a compimento dell'opera, giungendo ad un concordato extragiudiziario.

Questo concordato stabilisce che la Monte Lema SA garantisce un versamento supplementare di fr. 480'000.- alla ditta Streiff, la committenza del Beatenberg interviene con fr. 750'000.- e i vari creditori ricevono il 70%. A queste condizioni la ditta si impegna a terminare l'impianto (collaudo compreso) per il 31 gennaio 1997. Per questo importo supplementare la Monte Lema SA ha fatto capo all'Ente Turistico del Malcantone, il quale si è dichiarato disposto a mettere a disposizione buona parte delle proprie riserve al fine di permettere la realizzazione dell'opera decisiva per lo sviluppo del settore turistico nel Malcantone.

Questa difficile situazione, per la quale non vengono concessi né richiesti aiuti e che richiede un impiego consistente di quasi tutta la sostanza patrimoniale dell'ente turistico locale, aggiunta ai ritardi con le relative perdite di esercizio, giustifica quindi la richiesta di aiuto limitatamente ai maggiori costi dovuti alle opere supplementari, oggetto del presente messaggio. Ciò permetterà una rapida conclusione dei lavori e un pronto inizio di esercizio degli impianti.

III. DATI FINANZIARI

1. Preventivo di spesa

La spesa globale supplementare, interamente computabile ai sensi della LIM e della L-tur, è di fr. 1'500'000.-, suddivisa come segue tra le due stazioni:

Stazione a monte:

Opere di genio civile(modifica fondazioni 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	<u>fr. 30'000.-</u>
Totale maggior costo dovuto alle nuova impostazione	fr. 900'000.-

Stazione a valle:

Progetto arch. Steiner (ricupero vecchio edificio)	fr. 328'177.-
Copertura cavi su prescrizione dell'UFT	fr. 150'000.-
Parti elettromeccaniche	fr. 10'000.-
Trasformatore ALL	fr. 30'000.-
Sistemazione posteggi (secondo PR comunale)	fr. 70'000.-
Diversi e imprevisti	<u>fr. 11'823.-</u>
Totale maggior costo dovuto alla nuova impostazione	fr. 600'000.-

La spesa globale per la realizzazione del progetto modificato è quindi di fr. 10'500'000.-.

2. Piano di finanziamento

Considerando gli aiuti proposti con il presente messaggio, il piano di finanziamento dei costi aggiuntivi del progetto è il seguente:

Prestito bancario	fr.	500'000.-	33,3%
Sussidio L-tur	fr.	100'000.-	6,7%
Sussidio LIM TI	fr.	150'000.-	10,0%
Prestito LIM TI	fr.	375'000.-	25,0%
Prestito LIM CH	fr.	<u>375'000.-</u>	<u>25,0%</u>
TOTALE	fr.	1'500'000.-	100%
		=====	=====

Nell'insieme il progetto sarà quindi finanziato nel seguente modo:

Mezzi propri	fr.	1'470'000.-	14,0%
Prestito bancario	fr.	1'280'000.-	12,2%
Sussidio L-tur	fr.	2'350'000.-	22,4%
Sussidio LIM Ticino	fr.	1'500'000.-	14,3%
Prestito LIM Ticino	fr.	1'275'000.-	12,1%
Contributo LIM CH ai costi d'interesse su	fr.	2'250'000.-	21,4%
Prestito LIM CH	fr.	<u>375'000.-</u>	<u>3,6%</u>
TOTALE	fr.	10'500'000.-	100%
		=====	=====

Rispetto al progetto iniziale (messaggio No. 4189 del 24 novembre 1993), risulta leggermente aumentata la percentuale di finanziamento con mezzi propri e prestito bancario (dal 25% al 26,2% per il progetto attuale).

3. Situazione finanziaria e previsioni di gestione

L'investimento superiore alle previsioni iniziali può sollevare alcune obiezioni sulla capacità di autofinanziamento tramite la gestione futura dell'impianto.

È quindi importante una verifica di questi aspetti sulla base di un calcolo previsionale dei risultati di esercizio degli anni a venire.

I calcoli previsionali si basano su un aumento del 15% dell'utenza rispetto alla media 1989-1994 d'estate e su un aumento del 50% dell'utenza invernale, nonché su di un ritocco delle tariffe rispetto alla media '89-'94 (+13%):

		previsioni 1997	media '89-'94
Numero di passeggeri	estate	78'000	67'800
	inverno	<u>12'000</u>	<u>8'000</u>
	totale	90'000	75'800
Tariffe		fr. 9,50	fr. 8,40

Questi aumenti sono realistici e valutati in modo prudentiale. Va ricordato infatti che la vecchia seggiovia escludeva molti utenti, essendo i seggiolini aperti ed esposti alle intemperie. Molti anziani rinunciavano alla salita per paura dell'altezza come pure tutti i gruppi e scolaresche con bambini di età inferiore ai 10 anni non avendo un accompagnatore adulto per ogni bambino. Il nuovo impianto non presenta più questa limitazione ed è concepito anche per utenti invalidi.

Il forte aumento dell'utenza invernale è spiegato dall'apertura prevista anche durante i giorni feriali mentre finora gli impianti funzionavano solo i fine settimana e dalla possibilità di salire in cabine chiuse al riparo dal freddo. Va ricordato che la maggioranza dell'utenza invernale non è data solo da sciatori ma da persone che cercano il sole al di sopra delle nebbie padane, si tratta quindi di utenza relativamente anziana che non osava salire su seggiolini completamente esposti al freddo. Con le cabine è inoltre possibile trasportare allievi delle scuole elementari per dei corsi di sci durante la settimana. Un'altra caratteristica interessante che riguarda l'inverno è quella di essere indipendenti dalla quantità di neve. Infatti le statistiche degli anni scorsi dimostrano che anche negli inverni poveri di neve il Monte Lema resta una meta ambita da un'utenza escursionista o che vuole semplicemente godersi il sole.

L'impianto permette inoltre il trasporto nelle ore notturne per cui vi è la possibilità di sfruttare meglio il potenziale del ristorante in vetta la cui gestione fa pure parte della Monte Lema SA.

Tutti questi fattori, uniti a una gestione dinamica e a un'oculata pubblicità, permetteranno sicuramente di incrementare l'utenza a livelli tali da assicurare un corretto autofinanziamento dell'opera.

Per il primo anno di attività si prevede il seguente conto economico:

Costi:

Personale	fr.	290'000.-
Spese generali	fr.	85'000.-
Energia	fr.	30'000.-
Manutenzioni e riparazioni	fr.	30'000.-
Oneri finanziari vecchi debiti	fr.	70'000.-
Oneri finanziari nuovo prestito	fr.	39'000.-
Oneri finanziari del prestito bancario che fruisce degli aiuti LIM CH	fr.	108'000.-
Ammortamento nuovi impianti (4,5% del valore di acquisto netto ai sussidi, cioè fr. 6'675'000.-)	fr.	300'000.-
Imposte	fr.	<u>15'000.-</u>
Totale costi	fr.	967'000.-

Ricavi:

Passeggeri	fr.	855'000.-
Gestione ristorante	fr.	50'000.-
Locazione terreni	fr.	22'000.-
Prestazione per terzi	fr.	<u>48'000.-</u>
Totale ricavi	fr.	975'000.-

Risultato d'esercizio:

Totale ricavi	fr.	975'000.-
Totale costi	fr.	<u>967'000.-</u>
Utile netto	fr.	8'000.-

Per i prossimi 4-5 anni è presumibile che non vi saranno grossi aumenti delle singole posizioni (escludendo i costi aggiuntivi per il rincaro), per cui i conti sembrano indicare un buon equilibrio delle posizioni e una gestione sana già a partire dal primo anno di nuova attività. Il protrarsi dei lavori oltre i limiti di tempo programmati ha portato a un deficit d'esercizio cumulato rilevante che imporrà un impegno e un'attenzione particolare nella gestione non indifferente per garantire i conti presentati e soprattutto raggiungere di nuovo il riequilibrio del bilancio. L'analisi delle potenzialità esistenti permettono tuttavia un incremento dell'utenza tale da poter recuperare queste perdite e da garantire un corretto autofinanziamento dell'impianto.

IV. PROPOSTA DI AIUTO

1. Aiuto in base alla LIM

Come già rilevato all'inizio del presente messaggio, la base legale per la concessione dell'aiuto proposto è rappresentata dalla Legge federale sull'aiuto agli investimenti nelle regioni montane del 28 giugno 1974 (LIM) e dalla relativa Legge cantonale di applicazione e di complemento del 17 ottobre 1977, le quali prevedono infatti l'aiuto al finanziamento di opere destinate agli impianti di risalita compresi nei programmi di sviluppo delle regioni di montagna.

Le modifiche apportate al progetto iniziale ne miglioreranno sensibilmente la qualità, architettonica, l'inserimento nel paesaggio circostante, ed alcuni aspetti di funzionalità. Nella delicata situazione in cui ci si è venuti a trovare a seguito delle difficoltà finanziarie incontrate dalla principale ditta fornitrice, la concessione di aiuti finanziari supplementari diventa determinante, congiuntamente agli sforzi supplementari sostenuti dalla Società promotrice e dall'Ente Turistico del Malcantone, per assicurare la completazione di un'opera essenziale per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo in campo turistico della Regione Malcantone.

La richiesta di aiuto supplementare formulata dalla Monte Lema SA, ha ottenuto dalla Regione un preavviso favorevole in data 31 luglio 1996. Sono così riunite le premesse formali e sostanziali perché il progetto possa beneficiare degli aiuti LIM.

Il Consiglio di Stato intende inoltrare al Dipartimento federale dell'economia pubblica la proposta di concedere alla Monte Lema SA, per il finanziamento della spesa supplementare in questione, un prestito, senza interesse e da ammortizzare in 15 annualità, di fr. 375'000.--, pari al 25% della spesa supplementare preventivata di fr. 1'500'000.--.

In applicazione della LIM cantonale si propone di concedere alla Monte Lema SA, Miglieglia, i seguenti aiuti supplementari:

- un prestito agevolato massimo di fr. 375'000.--, pari al 25% della spesa supplementare preventivata di fr. 1'500'000.--, senza interessi e da ammortizzare in 30 annualità;
- un sussidio massimo di fr. 150'000.--, pari al 10% della spesa supplementare preventivata.

In ossequio agli art. 10 e 16 della LIM cantonale questi aiuti possono essere concessi solo a condizione che venga accordato l'aiuto LIM federale. In caso di decisione negativa da parte della Confederazione il diritto agli aiuti LIM cantonali non è dato.

2. Aiuto in base alla Legge sul Turismo

La Legge sul turismo prevede, all'art. 6 cpv. 1 lett. b) la possibilità di concedere aiuti "per la costruzione, il potenziamento e l'ampliamento di teleferiche, sciovie, seggiovie o altri impianti di trasporto". Considerato il carattere prevalentemente turistico del progetto, esso è stato preavvisato favorevolmente dall'Ente ticinese per il turismo e dall'Ente turistico del Malcantone. In applicazione della Legge sul turismo si propone di concedere alla Monte Lema SA, Miglieglia, un sussidio di fr. 100'000.--, pari al 6,7% della spesa supplementare preventivata di fr. 1'500'000.--.

3. Condizioni

Le condizioni per il versamento del prestito e dei sussidi saranno stabilite dallo scrivente Consiglio, rappresentato dalla Sezione del promovimento economico e del lavoro. In particolare per il prestito sarà stipulato un apposito contratto di diritto pubblico tra la citata Sezione e la Monte Lema SA.

4. Relazione con le linee direttive e il piano finanziario

Le proposte di sussidiamento oggetto del presente messaggio corrispondono a quanto previsto nelle linee direttive e nel piano finanziario 1996-1999.

Esse determinano le seguenti conseguenze di natura finanziaria:

- spese di investimento:
 - PF, cifra 710.040 Economia regionale LIM fr. 525'000.-
 - PF, cifra 710.010.015; Turismo: sussidi fr. 100'000.-
- spese correnti annue: nessuna
- modifiche dell'effettivo del personale: nessuna

V. CONCLUSIONI

Sulla base delle considerazioni esposte nel presente messaggio, vi invitiamo a voler accettare l'annesso disegno di Decreto Legislativo.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, P. Martinelli
p.o. Il Cancelliere, G. Gianella

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'assegnazione degli aiuti cantonali alla Monte Lema SA, Miglieglia, per il finanziamento dei costi supplementari relativi alla realizzazione della nuova cabinovia del Monte Lema

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 18 settembre 1996 n. 4576 del Consiglio di Stato;

d e c r e t a :

Articolo 1

Il progetto della Monte Lema SA relativo ai lavori supplementari necessari per la realizzazione della nuova cabinovia del Monte Lema, per una spesa complessiva preventivata in fr. 1'500'000.-, è approvato.

Articolo 2

Alla Monte Lema SA, Miglieglia, sono concessi i seguenti aiuti supplementari:

- un prestito, senza interessi e da ammortizzare in 30 annualità, di fr. 375'000.- (trecentosettantacinquemila), pari al 25% dei costi supplementari preventivati, in base alla LIM cantonale;
- un sussidio massimo di fr. 150'000.- (centocinquantamila), pari al 10% dei costi supplementari preventivati, in base alla LIM cantonale;
- un sussidio massimo di fr. 100'000.- (centomila), pari al 6,7% dei costi supplementari preventivati, in base alla Legge sul turismo;

Articolo 3

Gli aiuti stanziati in base alla LIM cantonale (prestito agevolato e sussidio), sono concessi a condizione che venga accordato un aiuto LIM federale. In caso di decisione negativa della Confederazione, il diritto agli aiuti LIM cantonali non è dato.

Articolo 4

¹Il prestito di fr. 375'000.-- e il sussidio di fr. 150'000.-- sono iscritti al conto degli investimenti del Dipartimento delle finanze e dell'economia, Ufficio regioni di montagna.

²Il sussidio di fr. 100'000.-- è iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento delle finanze e dell'economia, Ufficio turismo e artigianato.

Articolo 5

¹Le modalità di versamento degli aiuti sono stabilite dalla Sezione del promovimento economico e del lavoro.

²Gli aiuti sono versati dopo collaudo del nuovo impianto da parte dell'Ufficio federale dei trasporti e l'approvazione della liquidazione da parte dell'Ufficio lavori sussidiati e appalti, e sono in ogni caso vincolati all'osservanza delle disposizioni legali e contrattuali.

³A giudizio del Dipartimento delle finanze e dell'economia possono essere versati degli acconti sugli aiuti concessi.

Articolo 6

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto legislativo viene pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi del Cantone Ticino ed entra immediatamente in vigore.

