

Intragna, 28 aprile 2017

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 161

Rinnovo delle Funivie Verdasio-Rasa e Intragna-Pila-Costa: approvazione della Convenzione con il Cantone e le FART e del credito di fr. 11.7 mio.

Approvato con risoluzione municipale no. 4364 del 15 maggio 2017

Onorevole Signor Presidente,
Onorevoli Signori Consiglieri comunali,

con l'approvazione di questo messaggio il Comune delle Centovalli si assume un rilevante ruolo nella gestione futura delle funivie Verdasio-Rasa (VR) e Intragna-Pila-Costa (IPC). Due infrastrutture importanti sia per le frazioni (trasporto pubblico) sia per il mantenimento e il consolidamento dell'offerta turistica locale. La mobilità è un asse strategico importante per lo sviluppo economico e sociale della nostra Valle, ciò è evidenziato anche dal Masterplan Centovalli 2030 che entro la fine dell'anno sarà presentato pubblicamente.

Funivia Verdasio-Rasa: breve istoriato

L'11 luglio 1956 con decreto legislativo il Cantone accordava al Comune di Rasa un sussidio per la costruzione di una funivia tra la stazione ferroviaria di Verdasio e Rasa. In considerazione del fatto che la funivia permetteva di risparmiare le spese di manutenzione di una strada carrozzabile cantonale, lo Stato si assumeva anche la copertura di eventuali disavanzi fino ad importo di fr. 6'000.-.

Nel 1958 le FART, su incarico del Cantone, si assumevano la gestione della funivia.

Il 9 maggio 1967, con decreto legislativo, lo Stato si impegnava a coprire i disavanzi d'esercizio della funivia, indipendentemente dal loro ammontare.

Nel 1972 il Comune di Rasa viene aggregato al Comune di Intragna.

Nel 1978 il Cantone versava un contributo all'investimento di fr. 1'097'000.- per la l'ammodernamento e la trasformazione della funivia (cfr. M2297 del 22.05.1978).

Funivia Intragna-Pila-Costa: breve istoriato

Nel 1951 Cantone e Confederazione concedevano un sussidio alla Società cooperativa funivia Intragna-Pila-Costa, nella misura di fr. 76'800.- ciascuno (totale CHF 153'600.-). La realizzazione di una funivia presentava una soluzione meno onerosa rispetto alla costruzione di una strada carrozzabile. A quel momento si osservava che la funivia adempiva una funzione di pubblica utilità.

Nel 1953 la funivia veniva collaudata.

Con il messaggio governativo n. 977, il Consiglio di Stato chiedeva la concessione di un contributo annuo sino ad un massimo di fr. 6'000.- per la copertura degli eventuali disavanzi d'esercizio della funivia Intragna-Pila-Costa. Il 25 settembre 1961 il Gran Consiglio approvava la richiesta.

Nel 1968 il Legislativo cantonale decideva:

- lo stanziamento di un credito massimo di CHF 75'000.- (30% di CHF 250'000.-);
- l'eventuale disavanzo d'esercizio sarà assunto annualmente dallo Stato a partire dalla gestione 1968;

- il versamento del contributo è subordinato all'assunzione dell'esercizio da parte della FART.

Anno 1985: si eseguono lavori di risanamento degli impianti elettromeccanici per un costo complessivo di fr. 316'140. Il finanziamento è stato assicurato da un prestito senza interessi da parte della funivia Verdasio-Rasa.

Nel 1992 le FART dichiaravano di aderire alla decisione di cessione, come da accordi presi a suo tempo tra la Società cooperativa cedente e lo Stato. La società cooperativa veniva definitivamente sciolta.

Situazione attuale

Alla fine di questo anno, le concessioni di entrambe le funivie scadono. Il rinnovo delle stesse esige un investimento milionario, proprio per questo motivo da alcuni anni il Municipio sta sollecitando il Cantone e le FART per discutere il futuro di questi due importanti impianti.

Tutte e tre le frazioni si trovano in zona edificabile. Il piano di urbanizzazione di Rasa e Pila vede inserite le funivie come elemento di "via di comunicazione" a norma dell'art. 21 della Legge sviluppo territoriale (LST). Quindi le funivie costituiscono concretamente il mezzo di trasporto che assicura una delle componenti d'urbanizzazione richieste per legge ai fini del riconoscimento del carattere edificabile di una zona. In assenza delle funivie e in mancanza di strade che in alternativa possano dare un collegamento che assicuri la raggiungibilità non solo pedonale dei luoghi, non resterà che ridefinire l'azonamento, nel senso di un nucleo montano fuori zona (dezonamento).

Il quesito si pone quindi principalmente a livello di scelta politica comunale (visto che il Cantone è d'accordo di fare la sua parte come vedremo in seguito): i consiglieri comunali devono decidere se vogliono o meno mantenere le premesse per assicurare un insediamento di popolazione residente in questi nuclei.

In aggiunta segnaliamo che il dezonamento necessiterà di una modifica del piano regolatore. I proprietari terrieri di queste frazioni, di fronte ad una diminuzione probabile del valore economico dei fondi – che da edificabili diventano fuori zona – e senza un'alternativa alle funivie a breve termine, potrebbero valutare di intentare costose cause nei confronti del Comune. Il Municipio ritiene questo lo scenario peggiore e contrario a qualsiasi scelta programmatica di buon senso.

Alla fine del 2016, a Pila-Costa (compreso Calascio) vi erano 15 domiciliati, mentre a Rasa erano iscritti al controllo abitanti 28 persone.

A Pila-Costa vi sono 8 posti di lavoro e a Rasa 13 (ad es. la struttura di Campo Rasa occupa 3 persone tutto l'anno e ulteriori 7 durante la stagione estiva). Un totale di 21 impieghi, quasi tutti legati al futuro delle funivie che trasportano anche molti turisti. In questi periodi di difficoltà economica, mettere a repentaglio tutti questi posti di lavoro appare poco assennato. Vogliamo rammentare che sia l'Ostello Al Forno (Pila) sia Campo Rasa hanno una media di 6000 pernottamenti all'anno ognuno, per un totale di oltre 12'000 pernottamenti; un indotto economico importante con un riflesso positivo anche sulle funivie.

Nell'area servita dall'IPC vi sono circa un centinaio di abitazioni, mentre per la VR sono un'ottantina. In maggioranza sono abitazioni secondarie, che, oltre a generare ricadute economiche positive, hanno un influsso molto positivo sul paesaggio. In molti tengono puliti i prati, coltivano orti o vigneti attorno alle abitazioni, arricchendo il territorio, anche dal punto di vista della biodiversità.

Possiamo immaginare che taluni sollevaranno il tema della costruzione di una strada, in particolar modo per raggiungere Pila. Riteniamo doveroso ricordare che avere una strada, non equivale ad avere un trasporto pubblico, ciò lo possiamo constatare con la maggioranza delle frazioni sparse

nelle Centovalli, dove vi giunge una strada ma non vi è nessuna offerta di questo genere di servizio pubblico.

In secondo luogo, l'esperienza insegna che per giungere a costruire una nuova strada ci vogliono molti anni, tanta costanza e una costellazione di eventi positivi non indifferente. Tra inserimento a piano regolatore, progettazione, espropri, dissodamenti, costruzione, contributi di miglione, ecc. le peripezie nei vari tribunali (opposizioni e ricorsi) sarebbero paragonabili alle fatiche di Sisifo. Il tempo necessario corrisponderebbe almeno ad una decina di anni, come minimo. In questo decennio, senza nessuna garanzia di riuscita, rimarrebbe invariato il problema di raggiungibilità delle frazioni.

Inoltre, va rammentato che il finanziamento del Cantone è legato al trasporto pubblico e non può essere utilizzato per la costruzione di strade comunali.

Il progetto

Le FART hanno fatto allestire una perizia, su precisa richiesta del Cantone, al Consorzio Ingenieurgemeinschaft Schönholzer AG, Hili Manz GmbH, Cenix GmbH. La ditta nel 2014/2015 ha vagliato due scenari di rinnovo parziale degli impianti e uno scenario di ricostruzione totale; dal confronto delle varianti emerge come migliore nel rapporto benefici-costi la ricostruzione degli impianti per un costo di investimento stimato in fr. 4.2 mio per la Verdasio-Rasa e fr. 4.8 mio per la Intragna-Pila-Costa (IVA escl., precisione +/- 20%, inclusa semi automazione).

Le cabine di entrambe le funivie saranno di 8 persone – il massimo acconsentito per questo tipo di impianto – contro le cabine di 4 persone per la funivia di Pila-Costa.

Ad oggi i motori sono posti a monte, per motivi organizzativi e di raggiungibilità da parte degli addetti, nei nuovi impianti gli stessi saranno ubicati in futuro nelle stazioni a valle. Ciò permetterà una migliore gestione operativa da parte del personale. Inoltre, sarà introdotta la semi automazione con un impianto di videosorveglianza come in molti impianti moderni, ovvero il macchinista sarà presente in particolari momenti di punta o in caso di problemi tecnici. Ciò permetterà di ridurre i costi del personale presente del 50%. Ad esempio nella funivia Pila-Costa, contrariamente a Rasa, sono impiegati due operatori in contemporanea, con costi troppo elevati. Purtroppo non è possibile rinnovare senza diminuire l'attuale tempo di lavoro offerto (è anche fattibile che parte del personale vada in pensione). D'altro canto, il mancato rinnovo delle funivie, equivarrebbe al licenziamento *tout-court* di tutto il personale impiegato direttamente.

Per motivi pianificatori e di contenimento dei costi, le vecchie funivie saranno smantellate e ricostruite sul medesimo sedime. Per questo motivo, per un periodo di ca. 3 mesi, gli abitanti non avranno collegamenti. Un tema che andrà analizzato meglio in fase di progettazione, in particolar modo per la frazione di Rasa, la più difficile da raggiungere.

Valutazione economica

Considerazioni generali

Se la gestione tecnica delle funivie da parte delle FART è stata ineccepibile in questi 60 anni di storia, si può immaginare che la copertura completa dei deficit annuali da parte del Cantone non sia stata di particolare stimolo per una gestione imprenditoriale delle stesse. Nell'ultimo decennio non si è studiato un piano di rilancio turistico, con l'offerta di nuovi prodotti connessa ad una campagna di marketing e di promozione delle vendite.

D'altro canto la vetustà degli impianti e l'impossibilità di controlli adeguati, hanno prodotto anche delle distorsioni nell'utilizzo. Ad esempio nella funivia Pila-Costa si sono riscontrati un numero di

viaggi sproporzionato in raffronto al numero di utenti nel fuori orario – quando non è presente il personale - ciò significa che molti abbonati utilizzano l’impianto al pari di un normale ascensore, salendo e scendendo in qualsiasi momento, mentre dovrebbero comportarsi in maniera tale che la cabina si muova quando la stessa è piena. Su questo specifico punto si potrà prendere spunto da realtà come la funivia di Comino e introdurre dei limiti sul numero di corse, rendendo l’utilizzo più razionale. Le nuove tecnologie, con ad esempio accessi controllati elettronicamente, permetterà di migliorare l’efficienza, con un contenimento dei costi “variabili”, ovvero di quelli legati al solo movimento delle cabine.

I costi

Assieme alla Direzione FART abbiamo analizzato i costi di gestione delle due funivie e il numero di utenti e dei titoli di trasporto venduti. L’obiettivo era di comprendere se l’esercizio delle due funivie potesse essere economicamente sostenibile.

Per l’analisi dei costi abbiamo utilizzato i seguenti criteri:

- dati del conto economico 2015, che rispecchia l’andamento dei costi degli ultimi anni;
- oltre ai costi effettivi per materiale o prestazioni di terzi, i costi rimanenti sono basati sulla contabilità analitica delle FART, ovvero rappresentano il costo delle prestazioni effettuate dai vari centri di costi e imputati alle funivie.

Conto d'esercizio IPC

	2015	Investimento Cantone	
		Diff. In %	dopo investim.
Personale	139'004	-50.0%	69'502
Materiale e prestazioni fisse	14'023	0.0%	14'023
Materiale e prestazioni variab.	50'874	0.0%	50'874
Non attivabili		0.0%	
Ammortamenti		0.0%	
Interessi		0.0%	
Prest. Amministrazione	14'596	0.0%	14'596
Prest. Manutenzione Impianti	6'885	112.7%	14'645
Prest. Manutenzione Veicoli	22'946	-25.0%	17'210
Prest. Prodotto commerciale	1'503	0.0%	1'503
TOTALE COSTI	249'831	-27.0%	182'353

Conto d'esercizio VR	Investimento Cantone		
	2015	Diff. In %	dopo investim.
Personale	101'506	-50.0%	50'753
Materiale e prestazioni fisse	14'450	0.0%	14'450
Materiale e prestazioni variab.	55'170	0.0%	55'170
Non attivabili		0.0%	
Ammortamenti		0.0%	
Interessi		0.0%	
Prest. Amministrazione	14'975	0.0%	14'975
Prest. Manutenzione Impianti	1'864	416.3%	9'624
Prest. Manutenzione Veicoli	24'018	-68.1%	7'670
Prest. Prodotto commerciale	2'242	0.0%	2'242
TOTALE COSTI	214'225	-27.7%	154'884

Lo scenario propone che l'investimento di rinnovamento sia finanziato completamente dal Cantone (cfr. convenzione) conseguentemente non vi sono costi per ammortamenti e interessi; un risparmio notevole, senza del quale sarebbe difficile gestire economicamente le due funivie.

Esempio:

Ammortamenti 2.5%-40 anni: IPC ca. fr. 144'000.- VR ca. fr. 188'000.-;

Interessi 2.5 %: IPC ca. fr. 136'000.- VR ca. fr. 155'000.-.

Siamo certi che una gestione oculata delle spese e l'adozione, come per altri impianti simili, di contratti di lavoro retti dal Codice delle obbligazioni, possano permettere di lavorare per la diminuzione dei costi. Inoltre, per motivi di prudenza, non abbiamo tenuto conto che nei primi anni, trascorso il normale periodo di collaudo, i costi di manutenzione di un impianto nuovo saranno minori. Ciò perché vi saranno anni con costi maggiori dovuti ai collaudi prescritti dalle autorità superiori, pertanto sarà adeguato e prudente realizzare degli accantonamenti specifici. Il costo del conto economico di riferimento vuol quindi essere una media pluriennale.

I ricavi

Se i costi, grazie ai dati storici, si possono prevedere con una maggiore attendibilità, più difficile è fare altrettanto con le entrate. Determinare la cifra d'affari è certamente il compito più arduo. Fortunatamente anche in questo caso i dati storici forniti dalle FART permettono di fare delle ipotesi verosimili.

Alcuni fattori da considerare:

- il numero di viaggi: indipendentemente dal numero di biglietti venduti, per semplicità si è mantenuto costante il numero di viaggi, in questo modo i costi variabili sono anche costanti. Rinviamo alle considerazioni precedenti: con un controllo più rigoroso sull'utilizzo e con

l'utilizzo di cabine più ampie (IPC da 4 a 8 persone) il numero di passeggeri per viaggio dovrà aumentare, diminuendo in questo modo i costi variabili;

- il numero di biglietti venduti: i dati storici denotano delle variazioni importanti negli anni sulla vendita dei singoli titoli di trasporto, in particolar modo per la IPC. Abbiamo quindi esaminato due scenari, uno prudente e uno cautamente ottimista. Nel primo scenario i dati si riferiscono al valore più basso del periodo 2006-2015 per ogni singolo titolo di trasporto venduto. Nel secondo scenario si è tenuto conto dei dati mediani, più veritieri rispetto alla media, in quanto esclude le punte estreme, sia positive sia negative, delle vendite dei biglietti;
- il tariffario: le tariffe sono rimaste invariate da oltre 20 anni, un adeguamento non è quindi fuori luogo. Per determinare i prezzi di vendita dei biglietti, si sono paragonati diversi impianti esistenti in Ticino e ci si è adeguati ai prezzi medi ticinesi. Sempre per poter prevedere la cifra d'affari, si sono mantenuti la stessa tipologia di titoli di trasporto, senza variazioni, le quali potrebbero avvenire con l'introduzione di biglietti particolari, ad esempio per le famiglie o legate alla ristorazione in quota.

Titoli di trasporto	Tariffe attuali	Titoli di trasporto	Nuova tariffa	Diff.	
				in val.ass.	in %
Corsa singola	8.00	Corsa singola 1/1	12.00	4.00	50.0%
		Corsa singola 1/2	8.50		
Corsa andata e ritorno	12.00	Corsa andata e ritorno 1/1	18.00	6.00	50.0%
		Corsa andata e ritorno 1/2	12.00		
Biglietto turistico	12.00	Biglietto turistico 1/1	18.00	6.00	50.0%
		Biglietto turistico 1/2	12.00		
Abbonamento adulto	160.00	Abbonamento adulto	320.00	160.00	100.0%
Abbonamento giovane	80.00	Abbonamento giovane	180.00	100.00	125.0%
Mensile adulto	50.00	Mensile adulto	80.00	30.00	60.0%
Mensile giovane	40.00	Mensile giovane	50.00	10.00	25.0%

I dati storici sul numero di titoli di trasporto venduti dal 2006 al 2016.

1. Utenza

IPC	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Media	Mediana	Max	Min
Corsa singola 1/1	3'289	3'554	2'514	2'153	2'720	2'668	1'795	1'739	2'314	1'822	2'084	2'423	2'314	3'554	1'739
Corsa singola 1/2	7'469	7'884	7'209	7'241	6'710	6'937	5'641	5'434	5'484	5'497	5'908	6'492	6'710	7'884	5'434
Corsa andata e ritorno 1/1	1'656	1'524	1'470	1'390	1'220	1'358	1'252	1'756	930	800	948	1'300	1'358	1'756	800
Corsa andata e ritorno 1/2	2'984	3'044	2'848	3'078	2'484	2'568	2'588	1'932	2'142	1'694	2'282	2'513	2'568	3'078	1'694
Biglietto turistico 1/1	278	938	994	972	86	182	22	46	40	22	38	329	86	994	22
Biglietto turistico 1/2	682	620	462	482	408	432	68	182	136	118	120	337	408	682	68
Abbonamento adulto	142	138	143	136	146	127	150	146	154	153	167	146	146	167	127
Abbonamento giovane	3	0	4	5	5	7	5	6	4	4	6	4	5	7	0
Mensile adulto	46	31	46	42	52	36	38	34	31	32	26	38	36	52	26
Mensile giovane	6	6	11	12	12	10	24	17	18	18	9	13	12	24	6
	40'136	39'224	40'175	38'894	39'480	36'153	37'958	36'267	36'950	35'815	38'280				

VR	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Media	Mediana	Max	Min
Corsa singola 1/1	3'507	3'031	2'763	3'005	3'274	3'167	2'182	2'340	2'398	2'351	1'934	2'723	2'763	3'507	1'934
Corsa singola 1/2	8'228	8'655	7'389	9'054	8'407	8'440	6'974	5'640	5'931	6'367	6'519	7'419	7'389	9'054	5'640
Corsa andata e ritorno 1/1	6'524	6'712	6'176	6'652	5'696	5'834	5'092	5'354	4'848	4'370	4'242	5'591	5'696	6'712	4'242
Corsa andata e ritorno 1/2	8'216	8'608	6'842	7'092	7'464	7'642	6'548	15'820	6'104	5'826	5'990	7'832	7'092	15'820	5'826
Biglietto turistico 1/1	394	1'570	20	544	220	369	216	400	474	404	424	458	400	1'570	20
Biglietto turistico 1/2	803	326	596	508	366	512	754	924	1'058	636	764	659	636	1'058	326
Abbonamento adulto	106	99	110	97	111	114	115	115	100	120	118	110	111	120	97
Abbonamento giovane	15	13	13	18	17	8	9	6	9	14	10	12	13	18	6
Mensile adulto	3	2	8	21	19	17	9	19	13	23	5	13	13	23	2
Mensile giovane	0	0	0	3	1	0	2	1	0	0	2	1	0	3	0
	44'049	44'416	41'050	44'367	44'581	43'892	39'252	48'094	36'055	39'918					

Valori minimi IPC

	Biglietti	Tariffa	Incasso
Corsa singola 1/1	1'739	12.00	20'868.00
Corsa singola 1/2	5'434	8.50	46'189.00
Corsa andata e ritorno 1/1	800	18.00	14'400.00
Corsa andata e ritorno 1/2	1'694	12.00	20'328.00
Biglietto turistico 1/1	22	18.00	396.00
Biglietto turistico 1/2	68	12.00	816.00
Totale biglietti	9'757		102'997.00
Abbonamento adulto	127	320.00	40'640.00
Abbonamento giovane	0	180.00	-
Mensile adulto	26	80.00	2'080.00
Mensile giovane	6	50.00	300.00
Totale abbonamenti	159		43'020.00

Totale Cifra affari

146'017.00

Valori minimi VR

	Biglietti	Tariffa	Incasso
Corsa singola 1/1	1'934	12.00	23'208.00
Corsa singola 1/2	5'640	8.50	47'940.00
Corsa andata e ritorno 1/1	4'242	18.00	76'356.00
Corsa andata e ritorno 1/2	5'826	12.00	69'912.00
Biglietto turistico 1/1	20	18.00	360.00
Biglietto turistico 1/2	326	12.00	3'912.00
Totale biglietti	17'988		221'688.00
Abbonamento adulto	97	320.00	31'040.00

Abbonamento giovane	6	180.00	1'080.00
Mensile adulto	2	80.00	160.00
Mensile giovane	0	50.00	-
Totale abbonamenti	105		32'280.00

Totale Cifra affari	253'968.00
----------------------------	-------------------

Valori mediana IPC

	Biglietti	Tariffa	Incasso
Corsa singola 1/1	2'314	12.00	27'768.00
Corsa singola 1/2	6'710	8.50	57'035.00
Corsa andata e ritorno 1/1	1'358	18.00	24'444.00
Corsa andata e ritorno 1/2	2'568	12.00	30'816.00
Biglietto turistico 1/1	86	18.00	1'548.00
Biglietto turistico 1/2	408	12.00	4'896.00
Totale biglietti	13'444		146'507.00
Abbonamento adulto	146	320.00	46'720.00
Abbonamento giovane	5	180.00	900.00
Mensile adulto	36	80.00	2'880.00
Mensile giovane	12	50.00	600.00
Totale abbonamenti	199		51'100.00

Totale Cifra affari	197'607.00
----------------------------	-------------------

Valori mediani

	Biglietti	Tariffa	Incasso
Corsa singola 1/1	2'763	12.00	33'156.00
Corsa singola 1/2	7'389	8.50	62'806.50

Corsa andata e ritorno 1/1	5'696	18.00	102'528.00
Corsa andata e ritorno 1/2	7'092	12.00	85'104.00
Biglietto turistico 1/1	400	18.00	7'200.00
Biglietto turistico 1/2	636	12.00	7'632.00
Totale biglietti	23'976		298'426.50
Abbonamento adulto	111	320.00	35'520.00
Abbonamento giovane	13	180.00	2'340.00
Mensile adulto	13	80.00	1'040.00
Mensile giovane	0	50.00	-
Totale abbonamenti	137		38'900.00

Totale Cifra affari

337'326.50

I risultati delle singole funivie possono così essere riassunte nelle due versioni: minima (prudente) e mediana (moderatamente ottimistica).

Si sono proiettati i risultati sull'arco di quattro anni, con un aumento annuo dei costi dell'1.5% e introiti costanti.

Intragna-Pila-Costa

IPC (MIN)	Dato 2015	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3
Costi	182'353	182'353	185'088	187'865	190'683
Introiti	135'575	146'017	146'017	146'017	146'017
Risultato	-46'778	-36'336	-39'071	-41'848	-44'666
IPC (Mediana)	Dato 2015	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3
Costi	182'353	182'353	185'088	187'865	190'683
Introiti	135'575	197'607	197'607	197'607	197'607
Risultato	-46'778	15'254	12'519	9'742	6'924

Verdasio-Rasa

VR (MIN)	Dato 2015	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3
Costi	154'884	154'884	157'207	159'565	161'959
Introiti	175'655	253'968	253'968	253'968	253'968
Risultato	20'771	99'084	96'761	94'403	92'009
VR (Mediana)	Dato 2015	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3
Costi	154'884	154'884	157'207	159'565	161'959
Introiti	175'655	337'326	337'326	337'326	337'326
Risultato	20'771	182'442	180'119	177'761	175'367

I dati indicano che la IPC è maggiormente deficitaria, tuttavia siamo convinti che grazie all'automazione e all'introduzione delle cabine da 8 posti vi siano ancora i margini per ridurre i costi, per i quali abbiamo prudenzialmente mantenuto un margine (in particolare sul costo del personale, oggi sovradimensionato a causa della vetustà della tecnica in dotazione).

Intragna-Pila-Costa + Verdasio-Rasa

Il risultato delle due funivie congiunte, in entrambi gli scenari, volge nelle cifre nere e permetterà, anche nello scenario più prudente, di generare le dovute riserve per i lavori di rinnovamento parziale necessari in futuro, garantendone la continuazione nel tempo.

È importante non soffermarsi unicamente sul risultato finale (utile o perdita) in quanto una lettura semplicistica sarebbe fuorviante. Infatti, il margine di contribuzione (differenza fra cifra d'affari e costi variabili) è positivo per entrambi gli impianti anche nello scenario peggiore. Ciò significa che anche la IPC partecipa al finanziamento di costi fissi comuni suddivisi fra i due impianti. Ad esempio vi sono costi come i picchetti, la sorveglianza, l'amministrazione, i contratti di manutenzione, la pubblicità e il marketing, che rimarrebbero sostanzialmente gli stessi sia con una o con due funivie. Pertanto, qualora non ci fossero le entrate della IPC, tutti questi costi andrebbero a carico della VR, peggiorandone il risultato. Inoltre, con due impianti si possono raggiungere delle dimensioni che permettono di ottenere dei prezzi migliori (economia di scala). In questo settore andranno certamente cercate delle sinergie con il Consorzio trasporti Comino.

Minima	Dato 2015	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3
IPC	-46'778	-36'336	-39'071	-41'848	-44'666
VR	20'771	99'084	96'761	94'403	92'009
Risultato	-26'007	62'748	57'689	52'555	47'344
Mediana	Dato 2015	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3
IPC	-46'778	15'254	12'519	9'742	6'924
VR	20'771	182'442	180'119	177'761	175'367
Risultato	-26'007	197'696	192'637	187'503	182'292

Scenari futuri

Premessa la partecipazione del Cantone all'investimento per il rinnovo delle funivie, lo scenario finanziario risulta fattibile e sostenibile.

Evidentemente il Municipio si potrà far carico unicamente della prima fase, quella della progettazione ed eventualmente della costruzione. Certamente per la gestione è indispensabile valutare altre forme giuridiche. Infatti, per evitare una situazione simile agli ultimi anni, è doveroso agire in modo proattivo. Se le funivie sono innanzitutto un trasporto pubblico verso le frazioni a favore dei residenti e dei proprietari di case secondarie, non è da tralasciare il loro ruolo importante per il settore turistico.

L'Esecutivo è convinto che se il popolo approverà l'istituzione del Parco nazionale del Locarnese, vi sarà un afflusso maggiore di turisti. Ciò comporterà l'esigenza di gestire il traffico da e per le Centovalli. Infatti, è impensabile costruire ovunque posteggi, con effetti negativi collaterali a detrimento della qualità di vita dei residenti. Ecco che in questo specifico settore, le funivie, unitamente alla ferrovia e al taxi alpino, dovranno permettere una gestione del traffico sostenibile.

La responsabilità della conduzione delle funivie va al di là del mero "far funzionare" i due impianti. È imprescindibile dover allestire una strategia per promuovere ed aumentare l'utenza trasportata, in modo che anche gli introiti possano aumentare per garantirne a medio-lungo termine la sopravvivenza.

In questo settore, tramite il Masterplan, il Municipio si è già attivato presso l'Ufficio per lo sviluppo economico, ottenendo un accordo di principio nell'aiutare il Comune nella strategia di rilancio turistico.

Attualmente il Municipio è orientato a suddividere la proprietà degli impianti e la loro gestione. Dalle prime verifiche risulta che per motivi fiscali l'infrastruttura debba rimanere comunale, mentre l'esercizio potrà avvenire tramite un ente terzo. Questo permetterà anche di avere un "consiglio di amministrazione" composto da persone con specifiche competenze economiche, tecniche e sociali, che agisca in armonia con gli obiettivi del Masterplan e della crescita sociale, economica e turistica delle Centovalli.

Inoltre, per l'avvio dell'attività potremo far capo alle conoscenze del personale FART, verosimilmente per i primi due anni, sino a quando la nuova entità gestionale non avrà accumulato le necessarie competenze. Queste prestazioni saranno oggetto di una convenzione separata che regolerà il mandato di prestazione con le FART.

Seppur prematuro, possiamo elencare alcune forme di ente che a nostro parere potrebbero permettere una gestione professionale. Qui di seguito alcune annotazioni generali che dovranno essere meglio analizzate e approfondite.

Ente	Punti positivi	Punti negativi
Azienda municipalizzata:	L'ente Azienda municipalizzata è già presente nei nostri comuni da ca. 100 anni (es. Azienda acqua potabile). Verosimilmente la legge sarà abrogata nei prossimi anni e gli articoli principali saranno inseriti nella LOC.	Non permette l'applicazione del CO per i rapporti di lavoro. Non dissimile da una gestione da parte del Municipio. Poca autonomia, flessibilità e rapidità di intervento, dovendo far capo per qualsiasi investimento o spesa all'approvazione del legislativo.
Ente autonomo comunale:	Nuova forma giuridica per la gestione di compiti extra comunali. Ampia	Come per tutte le altre forme giuridiche, tranne la cooperativa, vi è

	<p>autonomia gestionale e organizzativa, dall'altra, attraverso il mandato di prestazione, aumenteranno le possibilità di controllo sull'attività dell'ente da parte del Comune (Municipio e Consiglio comunale). L'Esecutivo sarà infatti costantemente informato attraverso i membri del Consiglio direttivo sull'attività del nuovo Ente.</p> <p>Possibilità di collaborare con altri enti che operano in questo settore. Applicazione del CO nei rapporti di lavoro.</p>	<p>un rischio marginale di politicizzazione e lottizzazione dei membri a discapito delle competenze.</p>
Cooperativa:	<p>Coinvolgimento anche dei proprietari di case. Gli aspetti a favore della cooperativa sono valori imprenditoriali "interiori" quali la democrazia diretta e il diritto di partecipazione ben definito (principio "una testa, un voto").</p> <p>Possibilità di avere un capitale iniziale con il versamento delle quote sociali.</p>	<p>L'ampio diritto di co-decisione di una società cooperativa può risultare scomodo, poiché dispendioso in termini di tempo. Questa forma giuridica è svantaggiosa per le transazioni societarie nonché quelle sul mercato del capitale: il diritto del voto pro capite da un lato esclude influssi concorrenziali indesiderati, dall'altro però non permette alleanze desiderate con obblighi finanziari. A causa della mancanza di un capitale di base solido e di conseguenza anche di una base di credito sufficiente, le società cooperative hanno, inoltre, solo un accesso limitato al mercato del capitale e pertanto non possono procurarsi un capitale proprio.</p>
Società anonima:	<p>Per gli impegni della società anonima risponde solo il patrimonio sociale, in caso di fallimento, dunque, i soci perdono al massimo il loro capitale azionario.</p> <p>Possibilità di ampliare il capitale con la partecipazione di terzi.</p>	<p>Svantaggi fiscali. Controllo indiretto del Comune per il tramite del suo delegato all'assemblea degli azionisti.</p>

Convenzione fra Comune delle Centovalli, Cantone Ticino e FART

Allegata trovate la convenzione già sottoscritta dal Consiglio di Stato (CdS) e ratificata dal Consiglio di amministrazione della FART, la quale sarà oggetto di uno specifico messaggio all'indirizzo del Gran Consiglio (GC).

Qui di seguito evidenziamo i punti essenziali.

Premessa vi sono elencate le considerazioni iniziali che riassumono lo stato della situazione. (lettere a-j)

Punto 1: le funivie saranno rinnovate completamente con la tecnologia più moderna.

Punto 2: la stazione di Verdasio, così come la strada di accesso alla stazione (funivia) ad Intragna sono di proprietà della FART, queste si impegnano alla loro cessione, risolvendo in questo modo un tema annoso. Inoltre, con "le proprietà annesse" si intende in particolar modo il Grottino di Costa. Per una gestione imprenditoriale delle funivie, è necessario poter far sì che queste due strutture lavorino all'unisono. Una

ristorazione attiva e dinamica, così come lo deve essere la funivia, permetterà di ottenere vantaggi economici rilevanti per entrambi.

Punto 3: il Comune sarà il capofila con il relativo potere decisionale. Uno degli obiettivi e dei frutti delle aggregazioni è proprio quello che i comuni possano assumersi queste responsabilità.

Punto 4: il CdS allestirà il relativo messaggio. La cifra di 9 milioni di franchi, con l'aggiunta della riserva del 20% e dell'IVA, equivarranno a ca. 11.7 milioni, una somma che permetterà di affrontare con tranquillità l'investimento.

Punto 5: evidentemente non riteniamo che ci saranno sorpassi in questo senso, anche perché vi è comunque concorrenza nel settore e quindi non vi sono prezzi monopolistici.

Punto 6: in una fase iniziale, sarà doveroso far capo alle conoscenze e all'esperienza del personale della FART. L'obiettivo sarà assumersi in proprio la gestione, ciò in particolar modo per motivi di contenimento dei costi, in quanto il personale FART ha condizioni contrattuali meno flessibili rispetto all'applicazione del Codice delle obbligazioni. Ciò sarà regolato in separata sede con una convenzione *ad hoc*.

Punto 7: il Cantone, finanziando completamente l'investimento, si assume gli importanti oneri finanziari degli ammortamenti e degli interessi.

Punto 8: fino alla demolizione, la FART continuerà a gestire gli impianti.

Punto 9: il Municipio e il CdS hanno lavorato per giungere ad una proposta valida e solida; la competenza per avvallarla passa ai rispettivi legislativi.

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, il Municipio invita il Consiglio comunale a voler

r i s o l v e r e :

1. È approvata la convenzione tra il Cantone, il Comune di Centovalli e la FART concernente il rinnovo e la gestione delle funivie Verdasio-Rasa e Intragna-Pila-Costa, la stessa entrerà in vigore unicamente dopo l'approvazione del relativo messaggio governativo da parte del Gran Consiglio;
2. È approvato il credito di 11.7 milioni di franchi per il rinnovo completo delle funivie Verdasio-Rasa e Intragna-Pila-Costa, lo stesso potrà essere utilizzato unicamente dopo l'approvazione del relativo messaggio governativo da parte del Gran Consiglio;
3. a norma dell'art. 13 cpv. 3 LOC il credito decade se non utilizzato entro il termine di tre anni dalla crescita in giudicato definitiva delle presenti risoluzioni;

Con ossequio.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco

Il segretario

Ottavio Guerra

Axel Benzonelli

Allegati: Convenzione