



MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 36

Magadino, 29 luglio 2013 / risoluzione municipale no. 866
di competenza delle Commissioni Opere pubbliche, Gestione, Pianificazione del territorio e Petizioni

Richiesta di:

- **concessione di un credito quadro di CHF 14'409'385.00 omnicomprensivo dei costi di progettazione, direzione lavori, realizzazione, messa in esercizio dell'opera, costi pregressi della Porto Regionale del Gambarogno SA e accompagnamento del Piano particolareggiato PP6;**
- **autorizzazione per lo scioglimento, ai sensi dell'art. 738 CO, della Porto Regionale del Gambarogno SA, assumendone attivi e passivi di bilancio;**
- **approvazione del Regolamento d'esercizio del Porto Gambarogno.**

Egregio signor Presidente,
Gentili signore, Egregi signori Consiglieri comunali,

la costruzione del nuovo Porto Gambarogno (in seguito Porto), in zona Sass di Sciatt, frazione di S. Nazzaro, è da inserire in un contesto generale di fruizione di uno dei beni naturalistici più importanti di cui abbiamo il privilegio di godere: il lago. Il lago è qualità di vita, fonte di appagamento e di riconciliazione con la natura, luogo di svago e riposo, attrazione turistica e, non da ultimo, fonte di benessere economico; il lago, con le sue rive, va pertanto preservato, curato e valorizzato come si conviene.

Il progetto in esame non guarda quindi solo gli aspetti tecnici ed economici propri della realizzazione del Porto, ma da indicazioni anche su quanto si intende realizzare in futuro per la rivalorizzazione e la fruibilità delle rive.

I primi passi, parallelamente alla realizzazione del Porto, consistono nella sistemazione, in accordo con il Cantone, dei campi di boe, riducendoli allo stretto necessario e riordinandone gli accessi, i parcheggi delle auto e il deposito dei barchini. I pontili di servizio ai campi boe, come pure gli attracchi temporanei a riva saranno valutati e sistemati laddove sarà utile e sostenibile farlo.

Ampi spazi saranno rinaturati e a tal proposito si rinvia al MM sul Piano particolareggiato e relativo rapporto d'impatto ambientale. Lo studio della sistemazione della riva e della passeggiata è avviato, così come lo sono gli studi/progetti settoriali quali il Piano particolareggiato di Magadino, con l'infocentro della Fondazione Bolle, la sistemazione dei porticcioli nelle frazioni, la ristrutturazione dei lidi, lo studio della mobilità lenta sulla strada litoranea.

Il Comune di Gambarogno si estende su un territorio molto vasto e la parte litoranea è indubbiamente uno spazio importante nella nostra "città diffusa".

La realizzazione di questi progetti di cura, fruibilità e valorizzazione del nostro Lago comporteranno costi non indifferenti alla cui copertura contribuiranno sicuramente i proventi del nuovo Porto.

I politici del Gambarogno - attenti conoscitori dei problemi e degli atout del nostro Lago - già trenta anni orsono discutevano dell'esigenza di costruire un porto di grandi dimensioni, che permettesse di sviluppare al meglio il turismo, creando le giuste premesse per favorire indotti economici a favore dell'intera Regione. La prima ipotesi è stata formulata in questo senso già nel 1986; nel 1994 il Consorzio Piano regolatore commissiona il primo progetto, in seguito ripreso dalla Porto Regionale SA. Nei successivi quindici anni il progetto viene rivisto e ridotto in almeno due occasioni. Gli alti costi dell'investimento, alcune difficoltà di progetto, ma soprattutto l'eccessiva frammentazione istituzionale non hanno permesso in passato di raggiungere il sufficiente sostegno politico per promuovere definitivamente il progetto del Porto, la cui importanza è pure riconosciuta dal Piano direttore cantonale.

Il Porto era stato indicato nel progetto aggregativo come una priorità fra gli investimenti previsti; lo stesso rientra a tutti gli effetti negli investimenti socio economici di valenza regionale, riconosciuti dal Gran Consiglio ticinese e per i quali è stato stanziato un aiuto agli investimenti di 5.5. MIO di franchi.

La costruzione del Porto è sicuramente l'investimento più importante indicato nel Piano finanziario di legislatura; ciò non di meno, come avremo modo di sostanziare - tramite il Piano finanziario allestito dal prof. Nosetti - il Porto si autofinanzierà interamente, senza gravare sulle finanze comunali. Anzi, l'investimento, promosso con capitale dei terzi e i depositi di garanzia dei privati, potrà essere interamente ammortizzato già dopo 10 anni. Inoltre, quando sarà raggiunta la piena operatività (2/3anni), saranno realizzati avanzi d'esercizio da reinvestire nelle opere di rivalorizzazione della riva pubblica e delle strutture balneari.

Per stessa ammissione dei funzionari del Demanio cantonale, che visionano i conti di tutti i porti comunali e patriziali per il prelievo delle tasse demaniali, ci è stata data conferma che tutti i porti sono attività economiche sempre in attivo. Con una concessione demaniale di 30 anni, appare evidente che ad ammortamento avvenuto (dall'11° anno in poi) gli utili a favore del nostro Comune potrebbero essere anche importanti per consentire una visione globale di tutti gli aspetti connessi con la realizzazione del Porto, nel presente messaggio sono riportate per capitoli le informazioni più importanti.

Il Consiglio comunale è chiamato a esprimersi su tre quesiti complementari fra loro; in particolare deve:

- a) concedere un credito quadro di CHF 14'409'385.00 omnicomprensivo dei costi di progettazione, direzione lavori, realizzazione e messa in esercizio dell'opera e scioglimento della Porto Regionale del Gambarogno SA;

- b) autorizzare la procedura di scioglimento, ai sensi dell'art. 738 CO, della Porto Regionale del Gambarogno SA, assumendone attivi e passivi;
- c) approvare il Regolamento d'esercizio del Porto Gambarogno.

Per gli aspetti tecnici, pianificatori, finanziari e giuridici compresi nel progetto del Porto, le rispettive Commissioni permanenti del Consiglio comunale saranno chiamate ad esprimere un loro preavviso.

L'ampio coinvolgimento delle Commissioni del Legislativo e di tutti i Consiglieri comunali, preventivamente convocati nel mese di maggio per la presentazione del progetto, andrà a tutto vantaggio di una decisione condivisa.

Poiché la pianificazione precede sempre la realizzazione del progetto, il Municipio ha allestito - in accordo con le competenti Autorità cantonali - un messaggio separato concernente la pianificazione particolareggiata del comparto che accoglie la struttura portuale a cui vanno correlati gli aspetti relativi a:

- a) rapporto d'Impatto Ambientale – RIA, sia per la parte pianificatoria, sia per quella relativa alla domanda di costruzione;
- b) domanda di dissodamento;
- c) progetto di rimboschimento compensativo;
- d) domanda di autorizzazione per interventi sui corsi d'acqua;
- e) progetto di sistemazioni naturalistiche integrate nel Porto.

I due Messaggi sono presentati nella medesima seduta straordinaria, così come previsto dalla Legge sullo sviluppo territoriale – LSt - del 21 giugno 2011 e dal relativo Regolamento – RLst - del 20 dicembre 2011.

INDICE

LA STORIA DEL PROGETTO	8
✚ IL PRIMO PROGETTO.....	9
✚ LO STUDIO REALIZZATO DALL'ISTITUTO DI MANAGEMENT ALBERGHIERO E TURISTICO (IMAT) E L'ANALISI ECONOMICO-FINANZIARIA DEL PROFESSOR SIG. ORLANDO NOSETTI SUL VECCHIO PROGETTO	9
• Studio IMAT	10
• Studio del prof. Nosetti	10
✚ L'ABBANDONO DEL PROGETTO ORIGINALE E LE VARIANTI SUCCESSIVE	10
✚ L' INDIVIDUAZIONE DEL SITO PER LA COSTRUZIONE DEL PORTO	11
✚ LA PIANIFICAZIONE CANTONALE	12
✚ IL PIANO REGOLATORE	12
✚ IL PIANO PARTICOLAREGGIATO.....	13
✚ IL NUOVO ITER PROCEDURALE	13
I RAPPORTI D'IMPATTO AMBIENTALE (RIA).....	14
IL PROGETTO "PORTO GAMBAROGNO 2013"	14
✚ RELAZIONE TECNICA.....	15
✚ COSTO DELL'OPERA	15
• Costi pregressi.....	15
• Costi di progettazione	16
• Costi di costruzione	17
• Altri costi	17
• Riassunto dei costi	18
✚ PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE.....	18
✚ ORGANIZZAZIONE	18

• Conduzione strategica e controllo generale del progetto _____	18
• Conduzione, controllo e coordinamento operativi _____	19
• Gruppo di progettazione _____	19
• Scelta del gruppo mandatario _____	20
• Verifiche del progetto e controlli di cantiere _____	21
• Ingegnere verificatore _____	21
• L'ingegnere verificatore valuta ed esprime il proprio parere, prima dell'inizio dei lavori, su quanto segue: _____	21
• Assistente contrario _____	22
RIPARTIZIONE DEGLI ATTRACCHI E TARIFFE	23
✚ RIPARTIZIONE DEGLI ATTRACCHI.....	23
✚ CATEGORIE E TARIFFE	23
I SERVIZI EROGATI AGLI UTENTI.....	24
✚ IL RISTORANTE DEL PORTO	24
✚ ALTRI SERVIZI	24
IL REGOLAMENTO D'ESERCIZIO DEL PORTO	25
LA GESTIONE	26
✚ GESTIONE OPERATIVA (CAPITANERIA E SERVIZI)	26
✚ DIREZIONE, AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	27
I CONTRATTI DI CONCESSIONE IN USO	28
✚ CONTRATTI DECENNALI.....	28
✚ CONTRATTI ANNUALI.....	28
✚ CONCESSIONE IN USO DI BREVE DURATA (TURISTI E PASSANTI)	28
✚ CONTRATTI PER CANTIERISTI E ALTRI UTENTI SPECIALI	29
✚ CONTRATTO DI MUTUO	29
GLI ASPETTI ECONOMICO-FINANZIARI.....	30

✚ L'ANALISI ECONOMICO-FINANZIARIA	30
✚ IL FINANZIAMENTO	31
✚ I PIANI QUADRIENNALI DI TESORERIA E DI CONTO ECONOMICO	31
✚ LA SITUAZIONE DI MERCATO	32
LA PORTO REGIONALE DEL GAMBAROGNO SA	33
✚ IL RUOLO DEL CONSORZIO DEL PIANO REGOLATORE DEL GAMBAROGNO	33
✚ L'ATTIVITÀ DELLA PRG SA DALLA COSTITUZIONE AD OGGI	34
✚ DESTINO DELLA PRG SA	34
✚ SITUAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA DELLA PRG SA	36
✚ CONTRATTI IN ESSERE DELLA PRG SA	37
• Formalità e procedure	37
• Effetti	37
• Rapporti con il fisco	38
MARKETING E COMUNICAZIONE	39
✚ PROMOZIONE E VENDITA	39
✚ COLLABORAZIONE CON GAMBAROGNO TURISMO	39
✚ COLLABORAZIONE CON GLI ALTRI PORTI DEL BACINO SVIZZERO DEL LAGO MAGGIORE	39
✚ PROMOZIONE E VENDITA	40
✚ LA COMUNICAZIONE	40
• Comunicazione verso l'interno	40
• Comunicazione con gli utenti e i partner	41
• Comunicazione alla popolazione e al pubblico generale	41
I RAPPORTI CON IL CANTONE	42
✚ IL DEMANIO A RIVA: MAPPALE NO. 1 RFD, SEZIONE S. NAZZARO	42
✚ IL DEMANIO A LAGO: ATTO DI CONCESSIONE	43

✚ SOSTEGNO FINANZIARIO PER INVESTIMENTI DI SVILUPPO SOCIO ECONOMICO.....	43
ULTERIORI ASPETTI DELLA REALIZZAZIONE DEL PORTO	44
✚ SISTEMAZIONE DELLE RIVE E DISSODAMENTO	44
✚ PASSEGGIATA A LAGO	44
✚ CAMPI DI BOE	45
✚ ATTRACCHI TURISTICI TEMPORANEI	45
✚ ALTRI PORTI DEL COMUNE	45
✚ COLLABORAZIONE CON IL PORTO PATRIZIALE DI MAGADINO	46
✚ RAPPORTI CON LA SNLM (SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE DEL LAGO MAGGIORE)	46
✚ RAPPORTI CON LA GAMBAROGNO SUB ED EVENTUALI ALTRI SODALIZI ATTIVI SUL LAGO.....	46
✚ RAPPORTI DI VICINATO	46
✚ ANALISI DEI RISCHI	46
✚ DOCUMENTAZIONE DI SUPPORTO	47
CONCLUSIONI	48

LA STORIA DEL PROGETTO

La storia del progetto del Porto è lunga e, per certi versi, non priva di tribolazioni. I primi abbozzi relativi alla sua realizzazione risalgono a circa 30 anni orsono. Solo grazie alla costituzione del Comune unico la concretizzazione di questa opportunità si avvicina finalmente alla realizzazione. Le pietre miliari che hanno segnato la genesi del progetto sono:

- 1986 Prima ipotesi di costruzione di un Porto del Gambarogno.
 - 1994 Elaborazione del progetto con darsena e rimessaggio invernale (mandante: Consorzio del Piano Regolatore del Gambarogno). Inoltro della prima domanda di costruzione.
 - 1996 Rilascio dell'autorizzazione a costruire.
 - 1998 Costituzione della Porto Regionale del Gambarogno SA.
 - 2000 Rinnovo dell'autorizzazione a costruire.
 - 2002 Prima variante e successivo rinnovo dell'autorizzazione a costruire.
 - 2003 Richiesta di sussidi (LIM e LTur) al Consiglio di Stato (CdS).
 - 2005 Il CdS nega i sussidi; la SA rinuncia al progetto 1994 e alla successiva variante 2002.
 - 2005 Elaborazione di una nuova variante (diminuzione del numero di posti, abbandono della darsena).
 - 2006 Domanda di costruzione preliminare.
 - 2007 Elaborazione del Rapporto di Impatto ambientale (RIA) e del Piano particolareggiato (PP6).
 - 2008 Invio del PP6 e del RIA al Dipartimento del Territorio; nuove modifiche al progetto richieste da vari Uffici del Dipartimento del Territorio – DT.
 - 2009 Conclusione dell'esame preliminare del PP6 da parte del DT (rapporto del 31.07.2009).
Pubblicazione del PR: nessun ricorso contro il comparto del PP6.
Conclusione dell'esame preliminare.
 - 2010 PRG SA inattiva dal 2010 al 2012 (in attesa della costituzione del Comune di Gambarogno e della revisione del PR).
 - 2012 Il Municipio riprende il progetto dalla Porto Regionale del Gambarogno SA, ne valuta la fattibilità, decide di dare continuità all'iter procedurale, sia per la pianificazione del territorio sia per la domanda di costruzione. Aggiornamento e razionalizzazione del progetto.
Nuovo studio di fattibilità finanziaria.
 - 2013 Il 1° febbraio invio dell'incarto completo (PP e domanda di costruzione) per l'esame preliminare.
Procedura di approvazione in Consiglio comunale.
Il 21.3.2013 la Porto regionale del Gambarogno SA sottoscrive con lo Studio d'ingegneria Sciarini SA un contratto di prestazioni globali (SIA 112) comprensivo della progettazione, della fase degli appalti, del progetto esecutivo, della direzione lavori, della messa in esercizio e della liquidazione di tutti i lavori inerenti il Porto Gambarogno.
Le delibere avverranno per fasi successive.
-

IL PRIMO PROGETTO

Il progetto del 1994 era stato elaborato sul modello di altri porti lacustri della Svizzera tedesca. In particolare si prevedeva una grande darsena a forma di nave per il rimessaggio dei natanti. Si trattava di un'opera imponente, di gran lunga la più importante di tutto il Lago Maggiore, destinata ad accogliere poco più di 400 imbarcazioni. Basti pensare che la darsena misurava oltre 270 metri di

lunghezza e 12 metri di altezza.

Il costo dell'opera era stimato in oltre 18 milioni di franchi. Attualizzato al 2013 il costo supererebbe 30 milioni di franchi.

In particolare il Porto prevedeva:

- a) una parte galleggiante a lago con attracchi per 250 natanti;
- b) una parte al coperto (darsena a livello lago) per 110 imbarcazioni;
- c) una rimessa per la sosta all'asciutto per circa 80 barche (al primo piano della costruzione);
- d) una banchina a riva per ulteriori 20 / 30 natanti di piccole dimensioni.
- e) attrezzature accessorie come la gru e la rampa di alaggio, due montacarichi per le barche rimessate al primo piano, l'officina e il cantiere nautico con un magazzino per i pezzi di ricambio, gli uffici dell'amministrazione e della capitaneria, sale per le riunioni e banchetti, bar e ristorante, l'appartamento per il custode, posteggi per 115 auto, 20 cicli e moto, la fermata dell'autobus, le pompe per il carburante e l'impianto di scarico delle acque nere e di sentina, lo spazio per le attività subacquee (locale con compressori, vasche e stenditoio) e infine i servizi igienici, le docce e la lavanderia per gli utenti del Porto.

Nel 2001, per contenere i costi di costruzione ed evitare la concorrenza con i proprietari di cantieri nautici, il progetto originario è stato modificato; si è in particolare rinunciato al piano superiore della darsena (nel quale era previsto il ricovero di un'ottantina d'imbarcazioni di piccole e medie dimensioni) e all'officina - cantiere.

Il progetto originario ha ottenuto la licenza edilizia dal Comune di San Nazzaro nel 1996; licenza poi regolarmente rinnovata nel 1998, nel 2000 e - con la variante citata in precedenza - nel settembre 2002.

LO STUDIO REALIZZATO DALL'ISTITUTO DI MANAGEMENT ALBERGHIERO E TURISTICO (IMAT) E L'ANALISI ECONOMICO-FINANZIARIA DEL PROFESSOR SIG. ORLANDO NOSETTI SUL VECCHIO PROGETTO

Sin dalla costituzione della Porto Regionale del Gambarogno SA - avvenuta nel 1998 - il finanziamento e la gestione del Porto sono stati considerati aspetti critici, tali da richiedere nuovi approfondimenti.

Studio IMAT

Nel 2002 la PRG SA ha dato mandato all'Istituto di Management Alberghiero e Turistico - IMAT di Bellinzona di studiare l'impatto conseguente alla realizzazione del Porto, soprattutto per quel che riguarda il turismo e l'indotto da esso generato.

Le conclusioni dello studio sono lusinghiere e sottolineano una serie di effetti positivi per le attività legate all'edilizia (costruzione del Porto e investimenti immobiliari per la costruzione di nuove residenze) e alla cantieristica (vendita d'imbarcazioni), con un indotto stimato in ca. 28/30 mio di franchi.

Inoltre, legati alla gestione annuale del Porto (entrate Porto, ristorante, cantieristica e maggiori pernottamenti turistici), si stimano indotti per ca. 4,8 mio di franchi annui a cui aggiungere ulteriori 5/6 mio legati a possibili investimenti nel campo immobiliare.

Lo studio dell'IMAT sottolinea pure la necessità della costruzione del Porto in funzione di una maggiore attrattiva dell'offerta turistica, sia dal punto di vista qualitativo sia quantitativo.

Studio del prof. Nosetti

La variante al progetto iniziale e alcune considerazioni critiche circa il finanziamento, contenute nelle valutazioni fatte sia dal prof. Nosetti nel 2001 sia dallo studio IMAT, hanno indotto la PRG SA a chiedere un nuovo approfondimento degli aspetti economico-finanziari.

Consegnato nel novembre 2003 il nuovo rapporto conferma che il progetto d'investimento non è autosufficiente; dai nuovi calcoli d'investimento risulta infatti un deficit di circa 5,1 mio di franchi.

La conclusione è che l'equilibrio finanziario del progetto è legato alla concessione di sussidi a fondo perso e prestiti agevolati.

L'ABBANDONO DEL PROGETTO ORIGINALE E LE VARIANTI SUCCESSIVE

Sulla scorta delle conclusioni formulate dal consulente finanziario nel 2003, la PRG SA avvia le procedure intese ad ottenere i sussidi e i prestiti presso le varie istanze interessate, ossia la Regione Locarnese e Vallemaggia (RLVM per la LIM) e il Consiglio di Stato (per la Legge sul turismo - LTur e la LIM).

Malgrado il sostegno e i preavvisi favorevoli formulati dalla Regione, dall'Ente turistico del Gambarogno, da Ticino Turismo e dall'Ufficio Turismo e Artigianato, il Consiglio di Stato nega ogni tipo di sussidio o prestito agevolato.

In assenza dei necessari presupposti finanziari la PRG SA si vede pertanto costretta ad abbandonare il progetto originale e a ridimensionarlo entro limiti di sostenibilità finanziaria, da raggiungere senza l'apporto di aiuti esterni.

Tra la fine del 2005 e l'inizio del 2006 il gruppo di progettazione elabora una prima variante che è sottoposta ai servizi del Cantone per una valutazione sommaria. La variante prevede:

- a) la riduzione dei posti barca da circa 400 a 320;
- b) l'abbandono della darsena;
- c) il ridimensionamento delle strutture di servizio.

Dopo numerosi incontri e negoziazioni con gli uffici preposti viene allestito il progetto finale, che illustreremo in seguito; il Dipartimento del territorio chiede un'ulteriore ridimensionamento del numero di attracchi che passano da 320 a circa 280.

In questa fase si analizza anche l'ipotesi di realizzare tre porti di dimensioni contenute (di circa 100 posti cadauno) lungo la Riviera del Gambarogno; l'ipotesi è respinta dal Cantone poiché non conforme al Piano direttore cantonale e neppure al PR consortile in vigore. Anche dal profilo finanziario la proposta risulta problematica a causa degli alti costi dei moli frangiflutti, degli accessi, dei posteggi e pure per i conflitti con le rotte della compagnia di Navigazione del Lago Maggiore.

L' INDIVIDUAZIONE DEL SITO PER LA COSTRUZIONE DEL PORTO

La Delegazione del Consorzio PR, nella quale siedevano gli allora Sindaci degli 8 Comuni, allocarono "le grandi opere" previste dal Piano regolatore con il Centro sportivo a Magadino, il Centro scolastico a Vira, il Centro di svago a Lago a Gerra, il Centro di svago al verde a Piazzogna e il Porto regionale a S. Nazzaro (ora chiamato Porto Gambarogno).

Il Porto Gambarogno è previsto in località "Sass di Sciatt" a San Nazzaro. Il fondo, part. 1279 RFD Gambarogno, sezione S. Nazzaro, sul quale sorgerà l'edificio principale, è di proprietà della PRG SA, mentre le infrastrutture per il collegamento con la parte a lago e per il posteggio, part. 1 RFD Gambarogno, sezione S. Nazzaro, sono di proprietà del Cantone. Il lago e la riva bianca (fino alla quota di m 194.50 s.l.m. del lago) sono demaniali e quindi di proprietà del Cantone.

Il Consiglio di Stato ha comunicato in data 18 marzo 2013 che per la realizzazione del Porto è disposto ad accordare al Comune la necessaria concessione d'uso accresciuto del demanio, per un comodato in uso gratuito del terreno della durata di 30 anni. I dettagli di questo accordo sono contenuti nell'atto di concessione.

Attualmente l'area interessata al progetto, sita lungo la strada cantonale, è utilizzata come parcheggio e piazza di carico per elicotteri; la riva del lago è impervia e difficilmente accessibile. La scelta è caduta su questo sito a seguito delle indicazioni emanate a suo tempo dalla Sezione della Pianificazione Urbanistica (studio degli ing. Gehrig / Moretti, SPU Bellinzona, 1988).

Gli elementi che hanno condizionato la scelta del sito ove edificare il Porto possono così essere riassunti:

- a) la posizione geografica situa il Porto all'incirca a metà della Riviera del Gambarogno e serve quindi in modo ideale tutta l'area interessata;
- b) il terreno è di proprietà pubblica. Una parte (quella di proprietà del Cantone) è costituita da una discarica che verrebbe così risanata, con misure e interventi di compensazione naturalistici a favore della riva pubblica;
- c) non vi sono agglomerati o insediamenti privati i cui interessi collidono con la realizzazione o la gestione del Porto;
- d) non vi sono conflitti insanabili con le rotte dei natanti della compagnia di navigazione SNLM;
- e) non vi sono controindicazioni dal punto di vista paesaggistico o di protezione della natura;
- f) non vi sono conflitti per l'accesso all'infrastruttura, la realizzazione del parcheggio, l'avvicinamento al Porto e le eventuali emissioni foniche collegate con l'attività motonautica.

LA PIANIFICAZIONE CANTONALE

Il Porto Gambarogno è stato inserito nel Piano Direttore Cantonale (PD) del 1989 (scheda n° 9.15) nella sua ubicazione attuale. L'ubicazione è stata confermata nel PD, rivisto e aggiornato, che è stato adottato dal Consiglio di Stato il 20 maggio 2009.

Il Dipartimento del Territorio, in data 31 luglio 2009, ha approvato la proposta di insediare il Porto comunale nel sito indicato, ponendo alcune condizioni nel frattempo tutte ossequiate.

IL PIANO REGOLATORE

Il Piano regolatore consortile (PR) dei Comuni del Gambarogno, approvato nel 1985, prevedeva la realizzazione del Porto nella zona "Sass di Sciatt" San Nazzaro. Il PR è stato revisionato e pubblicato secondo i disposti della Legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio - LALPT - del 23 maggio 1990 e approvato dal Consiglio di Stato in data 21 luglio 2011.

Nella procedura di revisione del PR, contro la pubblicazione del sito del Porto comunale, non sono state inoltrate opposizioni.

IL PIANO PARTICOLAREGGIATO

Il Piano particolareggiato permette una pianificazione di dettaglio dell'area delimitata dal progetto del Porto.

Sulla scorta di quanto disposto dalla LST, il Municipio ha fatto elaborare un Piano particolareggiato (PP6) per l'area destinata ad accogliere il Porto regionale, piano che viene sottoposto al CC con separato messaggio, contestualmente con il presente messaggio.

IL NUOVO ITER PROCEDURALE

Il 1° gennaio 2012 è entrata in vigore la nuova Legge sullo sviluppo territoriale (Lst) del 21 giugno 2011, con il relativo Regolamento (RLst), in sostituzione della precedente LALPT. Il nuovo ordinamento ha introdotto una nuova procedura semplificata per i Piani particolareggiati presentati quali autorizzazioni a costruire (art. 53 Lst).

Poiché il progetto del Porto è maturo e la documentazione per l'inoltro della domanda di costruzione pronta, il Municipio ha deciso di adottare questa via che, se da un lato prevede un nuovo esame preliminare, dall'altro permette di avviare una procedura più spedita. Si tratta nel nostro caso di una "prima" cantonale, dato che questa procedura viene applicata per la prima volta.

L'esame preliminare congiunto (PP con RIA e domanda di costruzione) si riduce in sostanza a una mera formalità, dato che tutto il progetto è già stato vagliato in precedenza sotto l'egida dell'ormai superata Legge di applicazione della Legge sulla pianificazione del territorio - LALPT -.

L'esame è terminato il 22 maggio 2013 con la presentazione dell'esame preliminare del Dipartimento del Territorio. Sulla scorta delle osservazioni e delle richieste del DT i piani e la documentazione sono stati aggiornati.

Il 12 giugno 2013 il Municipio ha indetto la serata di informazione al pubblico, con la relativa esposizione dei piani (art. 6 RLst). In seguito tutta la documentazione passa al Consiglio Comunale per la ratifica (fase attuale).

Dopo l'approvazione da parte del legislativo e la susseguente crescita in giudicato, si passerà alla contemporanea pubblicazione di tutti gli atti relativi al PP e alla domanda di costruzione (art. 27 Lst e 36 RLst).

Infine, scaduti i termini di ricorso, l'incarto completo sarà inviato al Consiglio di Stato per l'approvazione definitiva.

I RAPPORTI D'IMPATTO AMBIENTALE (RIA)

Il Consorzio del Piano Regolatore del Gambarogno e la Porto Regionale del Gambarogno SA hanno fatto elaborare due Rapporti d'impatto ambientale (RIA), espressamente richiesti dalle Leggi che regolano la materia. I rapporti, riuniti in un unico documento, sono allegati sia alla documentazione per il Piano particolareggiato, sia alla domanda di costruzione.

In buona sostanza il progetto è ritenuto sostenibile dal punto di vista naturalistico, ambientale e paesaggistico. Tuttavia, la realizzazione del Porto richiede una serie di interventi a favore della natura, per compensare l'impatto della sua costruzione, coordinati con i vari servizi cantonali interessati, in particolare:

- a) progetto di rimboschimento compensativo;
- b) misure a favore della migrazione degli anfibi;
- c) vari provvedimenti di valorizzazione lungo le rive del Gambarogno.

Tutta la documentazione concernente il RIA è stata presentata nell'ambito dell'informazione al pubblico del 12 giugno 2013 ed è disponibile per consultazione presso l'Ufficio tecnico comunale.

IL PROGETTO "PORTO GAMBAROGNO 2013"

Il progetto attuale del Porto Gambarogno è frutto di una serie di compromessi scaturiti da lunghe trattative con gli Uffici competenti presso il DT e tiene conto delle osservazioni fatte nell'ambito degli Esami preliminari o definitivi del Piano Regolatore, del Piano particolareggiato, della domanda di costruzione preliminare e dei due RIA. Possiamo quindi affermare che si tratta di un progetto giunto a maturazione definitiva dopo anni di complessa gestazione.

Il Porto comunale di Gambarogno sarà, in ordine di grandezza e per numero di natanti, il secondo Porto del bacino svizzero del Lago Maggiore, dopo quello regionale di Locarno. Per i servizi offerti non sarà comunque secondo a nessun'altra struttura portuale presente sul Lago Maggiore.

Le caratteristiche del Porto sono di seguito descritte. Per una migliore comprensione del progetto si allegano i piani più importanti.

RELAZIONE TECNICA

Dalla relazione tecnica redatta dall'arch. Orlando Pampuri, nel mese di novembre 2012, estrapoliamo di seguito i passaggi più significativi.

... "Il posto, sito fra il delta del torrente Cedullo e quello della Valle di Gerra, è ben protetto dai venti e dalle correnti da est e da ovest, meno da quelli da nord, come tutta la Riviera del Gambarogno, completamente aperta a settentrione. Le caratteristiche morfologiche del "Sass di Sciatt" consistono nel breve spazio tra la strada cantonale e il limite dell'acqua (17-27 m) e nel grande dislivello tra la strada e il pelo medio del lago (8-13 m).

L'idea del progetto architettonico si basa sul tema della villa con barchessa ed attracco, organizzata nel terreno su più livelli.

Il corpo di fabbrica con la capitaneria e il ristorante è come una villa con veranda e portico, il parcheggio è come una barchessa e la parte in acqua è l'attracco.

La struttura portuale si suddivide in una parte a terra a pilastri, lame e solai in calcestruzzo armato, pareti in mattoni intonacate, ampie vetrate e in una parte galleggiante in acciaio con molo frangionde costituito da elementi prefabbricati in cemento.

Portici, pensiline, rampe, scale, passerelle e pontili formano e completano i collegamenti pedonali fra le diverse parti del Porto.

Un percorso pubblico, dal marciapiede della strada cantonale, attraverso l'accesso al Porto, con rampe della pendenza del 6%, collega il ristorante, i pontili di attracco, l'area boschiva e la riva dei fondi n. 9 e n. 10 ad est." ...

COSTO DELL'OPERA

Il costo stimato dell'opera si compone di tre voci principali:

- a) i costi pregressi (costi generati dalle attività preparatorie della PRG SA e dallo scioglimento della stessa);
- b) i costi di progettazione, DL, costruzione e per gli interventi di sistemazioni naturalistiche legate alla realizzazione del porto;
- c) gli altri costi (per l'ingegnere verificatore, il coordinatore, l'assistente contrario, i consulenti esterni, la messa in esercizio, il marketing e la vendita dei posti barca, ...).

Costi pregressi

Il Porto è stato oggetto di progetti e varianti successive che hanno comportato costi di progettazione assorbiti, per quanto riguarda il progetto originario, dal Consorzio del Piano Regolatore del Gambarogno e, per quanto riguarda le varianti successive e il progetto finale, dalla Porto Regionale del Gambarogno SA.

I costi relativi a tutte queste fasi, comprendenti pure il funzionamento della SA sono così riassumibili:

Onorario per progetto iniziale (con darsena) CHF 132'995.85; questo costo è già stato assorbito dalla PRG SA, grazie al finanziamento del Consorzio per il PR e non viene quindi computato nella richiesta di <u>credito</u>	CHF	0.00
Onorario per il progetto di massima, le successive varianti e parte del progetto definitivo	CHF	220'000.00
Altri costi ed onorari (compreso lo scioglimento della PRG SA e la perizia per il valore del terreno)	CHF	60'000.00
Totale parziale costi pregressi	CHF	280'000.00

Costi di progettazione

I costi per la progettazione definitiva, la domanda di costruzione e la progettazione di dettaglio sono definiti nel contratto di mandato del gruppo di progettazione.

Per la realizzazione del progetto descritto nel MM si chiede al Consiglio comunale di concedere un credito globale, onnicomprensivo di tutti i costi, passati e futuri, comprensivi anche della progettazione di dettaglio, della direzione lavori, delle liquidazioni e della messa in esercizio che verranno assegnati in un secondo momento.

I costi per le sistemazioni naturalistiche, di complessivi CHF 341'645.00 (senza IVA) sono già compresi nelle opere costruttive indicate in CHF 11'847'350.00.

Per contro, i costi per il progetto di rimboschimento, come pure quelli di compenso per l'area dissodata e non compensata nelle adiacenze del Porto, di complessivi CHF 30'040.00 sono compresi nel MM no. 35 relativo al Piano particolareggiato (PP6).

Con la liquidazione dell'opera sarà cura del Municipio dare al Legislativo tutti i dettagli dei costi, fase per fase.

La particolarità del contratto SIA 1012/3 sta nel fatto che il committente (la Porto Regionale del Gambarogno SA e in seguito il Comune di Gambarogno) designa un unico mandatario e interlocutore (il Direttore di progettazione). Questi, con l'avallo del committente, designa il proprio team di progettazione con dei sub-mandati, lo gestisce e lo remunera. I rapporti tra gli specialisti (architetto, ingegnere civile, ingegnere per l'impiantistica, ingegnere elettrotecnico, ecc.) sono regolati all'interno del gruppo di progettazione, semplificando notevolmente il lavoro del committente. La responsabilità sulla qualità del lavoro è chiaramente definita, così come sono chiaramente definiti i rapporti di lavoro tra le varie parti.

Infine il contratto prevede una clausola "bonus/malus" che funge da stimolo per una gestione oculata del progetto; la clausola consiste nel definire il tetto

massimo di tutti gli onorari, tetto che, nel caso di sorpasso di spesa non dovuto a richieste supplementari del committente, non comporta alcun aumento degli onorari stessi. Per contro, qualora si dovesse liquidare l'opera per un importo inferiore a quanto preventivato, sarà corrisposto l'intero onorario, oltre a un premio pari al 15% della somma risparmiata.

Il contratto di progettazione SIA 1012/3 è stato sottoscritto nel mese di marzo 2013 fra la PRG SA e il capo progetto, Studio di ingegneria Sciarini SA; in seguito, sarà ripreso dal Comune quale parte degli oneri della SA in liquidazione.

Il grado di approssimazione assicurato dai progettisti è del +/- 10 %. Il Municipio ha scelto una linea mediana, adottando la stima fatta dal gruppo di progettazione senza maggiorazioni. Dato l'alto grado di maturazione del progetto riteniamo che questa stima sia ragionevole e attendibile. L'esperienza sviluppata in altri porti del bacino svizzero del Lago Maggiore ci ha pure permesso di confrontare il conto previsionale con quanto realizzato, con conclusioni sostanzialmente in linea con quelle dei progettisti.

Costi di costruzione

Il progetto definitivo prevede un costo globale dell'opera pari a CHF 13'684'385.00 ed è così composto:

Opere costruttive e naturalistiche	CHF	11'847'350.00
Imprevisti 5%	CHF	593'000.00
Onorari 10 %	CHF	1'244'035.00
Totale parziale costi di costruzione	CHF	13'684'385.00

L'IVA non è compresa, poiché totalmente recuperabile.

Il preventivo generale del gruppo di progettazione è allegato (Allegato I)

Altri costi

Gli altri costi si riferiscono allo scioglimento della PRG SA, agli onorari degli specialisti, ai costi di marketing e a quelli per la messa in esercizio operativo.

Costi notarili, di registro, di revisione, ecc.	CHF	20'000.00
Ingegnere verificatore	CHF	60'000.00
Assistente contrario	CHF	120'000.00
Coordinatore	CHF	50'000.00
Consulenti legale e finanziario	CHF	20'000.00
Marketing e pubblicità	CHF	25'000.00
Acquisto natante di servizio per la capitaneria e stipendio del capitano per 6 mesi prima della messa in esercizio	CHF	150'000.00
Totale parziale altri costi	CHF	445'000.00

In questa fase non è necessario indicare i costi relativi alle prestazioni del personale del Comune. Trattandosi di imputazioni interne, queste prestazioni non sono considerate nella richiesta di credito, ma saranno evidenziate nella

contabilità comunale, come "servizio Porto comunale", per rendere trasparente e corretto il calcolo dei costi e dei ricavi della struttura.

Riassunto dei costi

Costi pregressi	CHF	280'000.00
Costi per la costruzione e le opere naturalistiche	CHF	13'684'385.00
Altri costi	CHF	445'000.00
Richiesta totale del credito	CHF	14'409'385.00

PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE

Si ipotizzano i seguenti tempi di realizzazione:

- a) 6 mesi, a partire dall'approvazione del CC, per
 - la pubblicazione contestuale della domanda di costruzione e del PP;
 - l'approvazione del Consiglio di Stato;
 - la progettazione di dettaglio, l'elaborazione dei capitolati, la pubblicazione degli appalti, la stesura delle graduatorie e l'assegnazione dei primi lotti (eventuali ricorsi potrebbero ritardare l'inizio dell'esecuzione delle opere).
- b) 18 mesi per la costruzione del Porto una volta portate a termine le attività di cui al punto precedente.
- c) 3 mesi per le liquidazioni, le emissioni delle garanzie, la messa in esercizio e l'occupazione iniziale del Porto.

In termini di date, ammesso che le procedure relative alla pianificazione, alla domanda di costruzione e all'approvazione del MM si possano esaurire entro la primavera del 2014 - salvo strascichi ricorsuali - è ragionevole prevedere:

- l'inizio del cantiere alla fine dell'estate / inizio autunno 2014;
- il completamento dell'opera e la messa in esercizio per l'inizio del 2016.

ORGANIZZAZIONE

Conduzione strategica e controllo generale del progetto

Il Municipio assume tutte le funzioni di conduzione strategica e di controllo generale del progetto sia come committente sia come futuro gestore.

Esso si avvale di un gruppo operativo coadiuvato da un coordinatore che fungerà da collegamento tra la committenza e i tecnici che si occupano della realizzazione del progetto.

Sono previste funzioni di supporto per gli aspetti legali e finanziari, l'amministrazione, la promozione e la vendita di posti barca.

Nel processo organizzativo sono ovviamente coinvolti anche i servizi del Comune.

Conduzione, controllo e coordinamento operativi

I membri dell'esecutivo sono coadiuvati da un coordinatore di progetto con esperienza nella realizzazione di un porto con caratteristiche simili a quello del Gambarogno; lo stesso ha mansioni di supporto, controllo e coordinamento operativi.

Il coordinatore assicura i seguenti compiti:

- a) assicura il costante flusso d'informazioni fra il Municipio e le figure professionali coinvolte;
- b) vigila che gli aspetti pianificatori, progettuali, esecutivi e finanziari siano coerenti tra di loro;
- c) si occupa di organizzare la promozione e la vendita dei posti barca;
- d) coordina il lavoro dei consulenti, del pianificatore, dell'ing. verificatore, dell'assistente contrario, dei consulenti finanziario e legale, dei partner esterni (ETG, altri porti, cantieristi, ...);
- e) cura il rispetto dei tempi e dei costi preventivati.

La funzione del coordinatore cessa con la liquidazione dell'opera, l'emissione delle garanzie e la consegna finale al committente.

Salvo decisione contraria del Consiglio comunale sulla realizzazione del Porto Gambarogno, il coordinatore di progetto, sig. Paolo Brunetti, già incaricato dalla PRG SA, sarà riconfermato e ripreso nelle sue funzioni dal Comune di Gambarogno dopo scioglimento della PRG SA.

I mandati per l'ing. verificatore e l'assistente contrario non sono ancora stati assegnati. Sono state richieste alcune offerte che dovranno essere valutate sulla scorta di referenze in funzioni e progetti analoghi. Queste funzioni verranno esplicitate a partire dalla fase esecutiva e solo quando sarà deciso il sistema di ancoraggio dei cassoni precompressi galleggianti.

Gruppo di progettazione

La PRG SA ha optato per la stipulazione di un "contratto di prestazioni globali" secondo il modello SIA 1012/3. In pratica, si affida la progettazione e la realizzazione a un gruppo di progettisti riuniti sotto un unico capo progetto ("project manager").

Il Comune, che riprenderà gli attivi e i passivi della PRG SA e i relativi impegni contrattuali, ha preventivamente verificato il contratto e per questo lo riprende nella sua integralità. Il mandato prevede prestazioni complessive per CHF 1'244'035.00 (ca. 10% della spesa d'investimento) ed è così composto:

Fasi e sottofasi	Importo parziale CHF	Importo totale 1'244'035.00 CHF
Progettazione (deliberati PRG SA)		409'192.00
Progetto di massima	102'169.00	
Progetto definitivo	281'530.00	
Procedura autorizzazioni	25'493.00	
Appalto (da deliberare)		208'829.00
Appalto, confronto offerte, proposta di aggiudicazione	208'829.00	
Realizzazione (da deliberare)		
Progetto esecutivo		316'323.00
Progetto esecutivo	223'794.00	
Supplemento strutture portanti	92'529.00	
Esecuzione (da deliberare)		278'848.00
Direzione generale dei lavori	30'843.00	
Direzione dei lavori	232'584.00	
Modifiche e documentazione dell'opera	15'421.00	
Messa in esercizio, liquidazioni (da deliberare)	30'843.00	30'843.00
Totale		1'244'035.00

Come detto si tratta di un contratto unico per tutti i professionisti coinvolti (ingegnere del genio civile, architetto, specialisti della tecnica degli impianti, geologo, specialista antincendio e via elencando), con le sole eccezioni dell'ingegnere verificatore e dell'assistente contrario che sono remunerati direttamente dal committente.

L'ipotesi di mettere a concorso una soluzione d'impresa totale è stata scartata sia dalla SA, sia dal Municipio, data la particolarità dell'opera che prevede attività molto specialistiche, soprattutto per la parte "in acqua", inusuali nel settore dell'edilizia.

Scelta del gruppo mandatario

Il gruppo mandatario scelto a suo tempo dalla SA fa capo al "project manager" Studio d'ingegneria Sciarini SA, che si avvale della collaborazione dell'arch. Orlando Pampuri e di altri specialisti per l'impiantistica e le altre discipline, è sicuramente la scelta di continuità più logica per portare a compimento la costruzione del Porto (progettazione di dettaglio, capitolati, graduatorie, appalti, direzione lavori e liquidazioni).

Sentito il parere del consulente esterno dell'OTIA, arch./avv. Daniele Graber, considerato che l'applicazione di un bonus/malus è applicabile unicamente incaricando della direzione lavori, messa in opera e liquidazione gli stessi progettisti, verificato che le condizioni d'onorario applicate sono sicuramente concorrenziali (ca. 10% della spesa d'investimento), il Municipio ha preventivamente verificato e approvato il contratto sottoscritto dalla PRG SA quale miglior soluzione di continuità per la realizzazione del Porto.

Suddividendo in fasi e sottofasi i vari mandati si ottengono importi per prestazioni di servizio inferiori a CHF 250'000.00 che possono essere assegnate con procedura ad invito (art. 11 Legge sulle commesse pubbliche), evitando quindi la procedura del pubblico concorso. Il contratto prevede che le varie fasi avvengano con delibere separate; attualmente sono stati deliberati tutti i lavori della fase 3, ossia il progetto di massima, quello definitivo, la procedura di autorizzazione e pubblicazione.

Verifiche del progetto e controlli di cantiere

Un progetto di questa complessità dev'essere seguito sin dalla fase di progettazione da figure professionali con esperienza specifica, capaci di dare al committente informazioni tempestive sulla qualità delle proposte e delle soluzioni avanzate dai progettisti, nonché sulla realizzazione dell'opera secondo i capitolati e i contratti d'appalto (qualità dei materiali, idoneità dei processi, ...). A tale scopo sono previste sostanzialmente due figure professionali: l'ingegnere verificatore e l'assistente contrario.

Ingegnere verificatore

L'ingegnere verificatore valuta ed esprime il proprio parere, prima dell'inizio dei lavori, su quanto segue:

- a) impostazione generale del progetto: valutazione delle scelte progettuali di base, dei concetti statici e dinamici come pure delle modalità di fondazione per quanto riguarda le opere in acqua e a terra;
- b) convenzione d'utilizzazione e basi di progetto: verifica se sono stati presi in considerazione tutte le modalità di utilizzazione, le situazioni di rischio rilevanti e se i modelli di calcolo sono appropriati;
- c) progetto definitivo: prova dei calcoli statici e del concetto costruttivo, presa di posizione in merito alle ipotesi di sollecitazioni, ai modelli di calcolo, ai risultati, alla loro interpretazione e ai provvedimenti progettuali, verifica delle dimensioni delle principali parti d'opera, delle loro funzionalità e delle conformità costruttive;
- d) metodi di costruzione e provvedimenti esecutivi di aiuto: accertare se le regole dell'arte, previste per l'esecuzione delle principali parti d'opera, sono osservate;

- e) piani di controllo, di sorveglianza e di manutenzione: giudicare il piano di controllo dei lavori esecutivi e il relativo quadro sinottico delle prove richieste; valutare il piano di sorveglianza e di manutenzione per la fase d'esercizio;
- f) presa di posizione in merito ai risultati delle prove e dei controlli durante i lavori esecutivi (misurazioni, qualità materiali, qualità del terreno di fondazione, tolleranze esecutive, ecc.) compreso la loro interpretazione e la verifica delle eventuali misure correttive;
- g) collaudo dei lavori e consegna dell'opera al committente. Partecipazione al collaudo finale dei lavori e accompagnamento del committente;
- h) se del caso controlla e dà il proprio parere su soluzioni alternative proposte dai concorrenti nell'ambito della procedura d'appalto.

La sua funzione cessa con la liquidazione dell'opera, l'emissione delle garanzie e la consegna finale al committente.

L'ingegnere verificatore sarà scelto al più presto tramite un concorso a invito, rivolto a specialisti con esperienza nella realizzazione di porti lacustri.

Assistente contrario

L'assistente contrario è il garante del controllo e del rispetto del contratto stipulato con il gruppo di progettazione e con gli appaltanti per quel che riguarda la fase esecutiva dell'opera. È dunque in costante contatto con la Direzione lavori, controlla lo stato di avanzamento dell'opera, sia dal punto di vista del programma, sia da quello dei costi e riferisce senza soluzione di continuità al committente. In particolare verifica le parti d'opera che sono soggette a lavori a regia, veglia affinché la qualità del lavoro e delle opere eseguite corrisponda a quanto definito nel contratto di progettazione e nei documenti di appalto.

La sua funzione cessa con la liquidazione dell'opera, l'emissione delle garanzie e la consegna finale al committente.

L'assistente contrario sarà scelto tramite un concorso ad invito.

RIPARTIZIONE DEGLI ATTRACCHI E TARIFFE

RIPARTIZIONE DEGLI ATTRACCHI

Il Municipio ha valutato diverse varianti del piano di occupazione che possono influenzare il numero totale di posti barca disponibili. In concreto, per motivi economici, è stata adottata la soluzione con il numero più alto possibile di natanti di grandi dimensioni, di modo che il numero massimo di natanti (286, fissato dal Cantone nell'ambito dell'esame preliminare della domanda di costruzione) non sarà verosimilmente raggiunto.

CATEGORIE E TARIFFE

Sono previste in totale otto categorie di posti barca che riprendono quelle adottate negli altri porti del Lago Maggiore e tengono conto delle più recenti evoluzioni del mercato.

Le tariffe sono organizzate come segue:

- a) posti concessi in uso per un anno: attracchi assegnati a utenti che sottoscrivono un contratto rinnovabile di anno in anno. Il posto non è garantito oltre la scadenza contrattuale;
- b) posti concessi in uso per dieci anni: attracchi assegnati a utenti che sottoscrivono un contratto della durata di dieci anni, rinnovabile. Per questi attracchi è richiesto un mutuo non fruttifero che varia da CHF 10'000.00 a CHF 50'000.00 a dipendenza della categoria.

Le tariffe sono analoghe a quelle dei porti più importanti del bacino svizzero del Lago Maggiore. È utile rilevare che il proprietario del demanio pubblico (Cantone) non ammette grandi differenze di prezzi tra un porto e l'altro; in pratica l'uso del demanio a scopo speculativo (quindi secondo le regole della libera concorrenza) non è ammesso.

Sul modello di altri regolamenti comunali per servizi erogati dal Comune, il Regolamento d'esercizio del Porto prevede una forchetta di tariffe all'interno della quale il Municipio emanerà un'ordinanza tariffaria che ne stabilisca il dettaglio. L'ordinanza potrà essere emanata unicamente una volta cresciuta in giudizio l'approvazione del Regolamento da parte del CC.

Il dettaglio dei prezzi praticati utilizzato per i calcoli economici, pubblicato anche nel sito web del Comune, è un'ipotesi di lavoro che potrebbe subire anche delle modifiche.

I SERVIZI EROGATI AGLI UTENTI

Il Porto è dotato di tutti i servizi necessari per una corretta, sicura e confortevole gestione dell'infrastruttura. Si porrà particolare accento sul benessere degli utenti e sulle misure di sicurezza.

IL RISTORANTE DEL PORTO

Il ristorante del Porto avrà una capienza di circa 70 posti (compresa la terrazza). La gestione sarà assegnata a seguito di un pubblico concorso.

ALTRI SERVIZI

Gli altri servizi di cui sarà dotato il Porto sono:

- a) 68 parcheggi distribuiti su due piani;
 - b) la stazione di distribuzione del carburante;
 - c) la pompa per l'acqua di sentina e per quelle fecali;
 - d) i servizi per gli utenti:
 - toilettes;
 - docce e nursery;
 - lavanderia con lavatrici e asciugatrici;
 - locale deposito;
 - gavoni per il deposito di materiale d'uso lungo i pontili principali;
 - acqua potabile ed elettricità con contatori singoli;
 - hot spot WIFI gratuito;
 - e) magazzino della capitaneria;
 - f) isola ecologica per la raccolta separata dei rifiuti (riservata agli utenti del Porto e al ristorante);
 - g) sistema di controllo delle entrate (badge per l'accesso ai pontili ai servizi);
 - h) videosorveglianza e sistema di allarme antifurto (anche sui natanti che ne faranno richiesta).
-

IL REGOLAMENTO D'ESERCIZIO DEL PORTO

Il Regolamento allegato, da approvare contestualmente al credito quadro – articolo per articolo e nel suo insieme - è stato redatto tenendo conto delle esperienze degli altri porti sul bacino svizzero del Lago Maggiore e delle esigenze formulate dalla competente Autorità cantonale.

Il Regolamento, essendo uno degli elementi determinanti per l'ottenimento della concessione demaniale, è stato redatto già considerando i principi e le condizioni poste dal Cantone. Modifiche sostanziali potranno essere effettuate solo con l'avvallo dell'Autorità cantonale preposta e determinerebbero in ogni caso un ritardo nell'emanazione dell'atto di concessione, vincolante per l'inizio dei lavori.

Nel Regolamento sono contenute le disposizioni e le regole che disciplinano il buon funzionamento del Porto e meglio:

- a) lo scopo e la natura;
- b) il finanziamento della realizzazione, della gestione, nonché le norme per la tenuta della contabilità;
- c) l'organizzazione, gli organi, le attribuzioni e le competenze;
- d) le condizioni per l'assegnazione dei posti di attracco;
- e) l'uso delle strutture in consonanza con l'atto di concessione cantonale;
- f) le regole intese a mantenere in buono stato gli impianti, con un uso sicuro e rispettoso dell'ambiente.

Gli articoli del Regolamento (una quarantina) sono raggruppati nei seguenti 8 capitoli:

1. scopo e campo di applicazione del Regolamento;
2. scopo e natura del Porto;
3. finanziamento e contabilità;
4. organizzazione, organi, attribuzioni e competenze;
5. categorie dei natanti e degli attracchi;
6. concessione in uso dei posti d'attracco;
7. uso del Porto;
8. disposizioni finali.

La maggioranza degli aspetti citati sono spiegati dettagliatamente nel presente Messaggio con appositi capitoli e per questo si ritiene superfluo ripeterli in questa sede.

Il Regolamento è allegato e parte integrante del Messaggio.

LA GESTIONE

Il Porto disporrà di gestioni operativa e amministrativa separate.

GESTIONE OPERATIVA (CAPITANERIA E SERVIZI)

La gestione operativa è garantita dalla capitaneria. La conduzione della capitaneria è compito del Capitano del Porto che si può avvalere di aiutanti avventizi durante i mesi di maggiore attività (da aprile a ottobre), secondo le disposizioni di organico del Porto emanate dal Municipio.

Il capitano dovrà iniziare l'attività circa sei mesi prima della messa in esercizio (durante la costruzione del Porto) al fine di familiarizzarsi con i sistemi e i materiali usati, conoscere i fornitori, assumere le competenze necessarie per garantire il controllo e l'esecuzione della manutenzione ordinaria e, infine, frequentare i corsi di formazione per la sicurezza (corsi per il primo intervento di soccorso, antincendio, uso del defibrillatore, ...).

La capitaneria svolgerà in particolare i seguenti compiti:

- a) assegna i posti d'attracco; assegna e controlla l'uso dei posti per i passanti;
 - b) gestisce la lista d'attesa;
 - c) gestisce i sistemi di accesso (badge e chiavi);
 - d) è responsabile della sicurezza e del coordinamento degli interventi in caso di incidenti;
 - e) esegue la piccola manutenzione e sorveglia l'esecuzione dei contratti di manutenzione sottoscritti con terzi; valuta i rapporti d'ispezione e sottopone al Municipio le proposte per gli interventi ordinari e straordinari;
 - f) è responsabile della pulizia di tutta l'area portuale;
 - g) gestisce la cassa generale; incassa le tasse di attracco di breve durata e per gli altri servizi secondo il tariffario del Porto;
 - h) è responsabile della gestione della stazione di erogazione del carburante e delle pompe;
 - i) gestisce i parcheggi del Porto e l'area di sosta dei carrelli;
 - j) gestisce il magazzino, le attrezzature di servizio (compressori, materiale antiaffondamento, sbarramenti antinquinamento, natante di servizio, ...) e il materiale d'uso;
 - k) gestisce il personale avventizio del Porto;
 - l) assicura il costante aggiornamento del sito web del Porto fornendo le relative informazioni alla Cancelleria;
 - m) si occupa dell'organizzazione di eventi nautici e di sorvegliare quelli organizzati da terzi.
-

DIREZIONE, AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

La direzione del Porto sarà assegnata dal Municipio a personale interno dell'organico comunale. La direzione assume il compito di sorveglianza generale della gestione del Porto, di coordinamento fra gli interessati interni (Municipio, UTC, amministrazione, altri servizi comunali) e quelli esterni (Cantone, altri porti, Centro di competenza Lago Maggiore, servizi lacuali, ecc.); cura le relazioni pubbliche (in particolare con gli utenti del Porto per le questioni che esulano dalla quotidianità) e presenta al Municipio, a scadenze regolari (al minimo una volta all'anno), relazioni sull'esercizio del Porto.

La gestione amministrativa e la contabilità sono affidate ai Servizi finanziari comunali. Il Porto avrà una cifra d'affari di circa 1,5 milioni di franchi l'anno e, soprattutto all'inizio, la mole di lavoro per la parte amministrativa sarà importante (emissione dei contratti di affitto e di mutuo, contatti con i clienti e i fornitori, informazioni, invio di materiale, ecc.).

Il controllo della gestione sarà garantito nello stesso modo in cui è controllata tutta l'amministrazione del Comune (revisione esterna, Commissione della gestione e CC).

Nei conti del Comune il Porto figurerà quale servizio a se stante, con chiara indicazione dei costi e dei ricavi di esercizio.

Le funzioni di direzione e gestione amministrativa/contabile non comporteranno un aggravio nei costi del personale del Comune.

I CONTRATTI DI CONCESSIONE IN USO

La concessione in uso degli attracchi sarà regolata nel modo seguente:

- a) concessione in uso decennale (con contratto di mutuo non fruttifero);
- b) concessione in uso annuale;
- c) concessione in uso di breve durata;
- d) concessione in uso a cantieristi (con contratto di subconcessione in uso e di mutuo non fruttifero);
- e) concessione in uso a utenti speciali.

Il Comune adoterà modelli di contratto già usati negli altri porti del bacino svizzero del Lago Maggiore e quindi approvati dall'Autorità cantonale concedente.

Tutta la contrattualistica è stata verificata dal consulente legale e preventivamente sottoposta ai Servizi cantionali; i documenti saranno redatti in italiano e in tedesco.

CONTRATTI DECENNALI

I contratti decennali costituiranno ca. l'ottanta per cento delle pattuizioni di concessione in uso. Si tratta dei contratti più interessanti, poiché comportano il versamento di un mutuo, da restituire senza interessi al termine del rapporto contrattuale.

CONTRATTI ANNUALI

I contratti annuali rappresentano al massimo il 20 % dei contratti di concessione in uso. Sono simili al contratto decennale, fatte salve le clausole che riguardano la durata, la cessazione del contratto e il mutuo.

L'uso di questo tipo di contratti dipenderà dalla richiesta del mercato.

CONCESSIONE IN USO DI BREVE DURATA (TURISTI E PASSANTI)

Sono previsti attracchi per passanti che desiderano usufruire dei servizi del Porto, ma che non vi pernottano. Questi attracchi saranno gestiti secondo le direttive interne del Porto e comporteranno il pagamento di una tariffa oraria, come per i normali parcheggi stradali.

All'interno del Porto sono previsti una decina di attracchi per soggiorni di breve durata (con pernottamento) soggetti al pagamento di una tariffa giornaliera secondo le direttive interne del Porto. La capitaneria potrà affittare a terzi, per brevi periodi, posti lasciati temporaneamente liberi dai conduttori che hanno

stipulato un contratto annuale o decennale. Questo caso è codificato nel Regolamento del Porto.

Il tariffario per questi tipi di concessione in uso terrà conto delle dimensioni del natante, della durata del soggiorno e della stagionalità.

La capitaneria si occuperà dell'incasso.

CONTRATTI PER CANTIERISTI E ALTRI UTENTI SPECIALI

Di regola, poiché così imposto dal Cantone e per evitare attività speculative sul demanio pubblico, non si possono affittare più posti di attracco alla medesima persona fisica o giuridica. L'unica eccezione è rappresentata dai cantieri nautici. Questi ultimi hanno interesse a sottoscrivere contratti di concessione in uso decennale per un certo numero di posti per facilitare la vendita d'imbarcazioni a nuovi utenti. Il Porto Gambarogno, entro limiti ragionevoli e con l'approvazione del Cantone, prevede di stipulare contratti di concessione in uso per più posti di attracco con i cantieri nautici che ne faranno richiesta. Sarà data la priorità a quelli con domicilio fiscale nel Comune.

I titolari di un contratto per cantieristi dovranno inoltre sottoscrivere un "contratto di subconcessione in uso" nel caso in cui dovessero cedere a terzi, per un periodo massimo di 12 mesi, uno dei posti a loro riservato.

È probabile che, con l'apertura del Porto, vi siano richieste di concessione in uso di posti barca anche da parte di enti pubblici o para - pubblici (ad esempio: Polizia lacuale, Consorzio di pulizia del lago, ...) o di associazioni con attività nautiche (ad esempio sub, salvataggio, ...). Queste situazioni saranno regolate caso per caso e si stipuleranno contratti speciali, volta per volta.

CONTRATTO DI MUTUO

Il contratto di mutuo regola le condizioni per la concessione del mutuo non fruttifero tra il Comune e gli utenti che sottoscrivono un contratto di concessione in uso decennale.

GLI ASPETTI ECONOMICO-FINANZIARI

L'ANALISI ECONOMICO-FINANZIARIA

Il piano finanziario è stato allestito dal prof. Orlando Nosetti, docente di economia presso l'Università della Svizzera Italiana (USI) e profondo conoscitore delle realtà portuali del nostro lago. Il piano è allegato e parte integrante del messaggio municipale.

L'analisi economico-finanziaria valuta due scenari (A1 e A2) che si differenziano tra di loro per il numero di posti barca previsti all'interno del Porto e per la diversa suddivisione fra le varie categorie. Il Municipio ha optato in linea di principio per la variante A1 (con 266 posti barca), poiché, alla luce delle conoscenze attuali, prevede la situazione economica più promettente. Il Municipio si riserva tuttavia di adottare in corso d'opera una soluzione diversa (A2 o intermedia) a dipendenza delle prenotazioni che confluiranno nel corso del 2014 – 2015.

I parametri usati per la realizzazione dei modelli di calcolo sono stati desunti sia dalle conoscenze specifiche (dati di progettazione, sul mercato finanziario, ...), sia dall'esperienza maturata negli altri porti. Per l'adozione di questi parametri si è fatto uso della massima prudenza, giungendo perfino ad ipotizzare una futura tassazione degli utili del Porto (ipotesi ventilata nel corso di una riunione di coordinamento con l'Amministrazione cantonale delle contribuzioni, ma ancora remota quanto a concretizzazione).

Il consulente conclude la propria analisi come segue:

" ... Stando ai dati disponibili, il progetto di costruire e gestire il Porto comunale appare sostenibile dal profilo economico-finanziario. È tuttavia opportuno, nell'intento di controllare i rischi dell'investimento equelli finanziari:

- a) evitare l'insorgere di rilevanti sorpassi durante la fase di costruzione, attenendosi scrupolosamente al progetto;*
- b) svolgere un'indagine conoscitiva sulle potenzialità del mercato;*
- c) mettere in atto per tempo una campagna pubblicitaria con lo scopo di ottenere il maggior numero possibile di lettere d'intenti per diventare utenti del Porto;*
- d) intraprendere al più presto i passi necessari per assicurare il finanziamento bancario alle migliori condizioni possibili (particolare attenzione dovrà essere data alla durata del mutuo);*
- e) aggiornare i piani economico-finanziari a mano a mano che nuovi dati verranno alla luce, nella misura in cui si scostassero in modo significativo dai parametri usati in questo rapporto ...".*

Il Municipio, facendo tesoro delle indicazioni sui rischi evidenziate dal prof. Nosetti, ha elaborato un piano di valutazione e contenimento dei rischi di cui si dirà in seguito.

IL FINANZIAMENTO

Per la realizzazione del Porto comunale le modalità di finanziamento sono sostanzialmente due:

- a) il capitale messo a disposizione dal Comune e finanziato per il tramite di un prestito bancario da contrarre alle migliori condizioni di mercato;
- b) l'incasso dei depositi dovuti alla sottoscrizione dei contratti decennali.

Il piano finanziario elaborato con la supervisione del prof. Orlando Nosetti prevede quanto segue:

1. l'investimento totale di 14,4 mio CHF sarà realizzato a partire dalla tarda estate del 2014 e sarà portato a termine entro la fine del 2015 – inizio del 2016;
2. il finanziamento dell'opera sarà garantito tramite le risorse raccolte attraverso i depositi decennali (stimati in 5 mio CHF a piena occupazione) e un prestito bancario consolidato di 9,4 mio CHF;
3. l'apporto dei depositi e l'uso del finanziamento bancario avverranno per gradi, seguendo lo stato di avanzamento dell'opera. Inizialmente alla banca sarà chiesto un credito di costruzione, consolidato poi come mutuo bancario al termine dei lavori (inizio 2016).

Altri dettagli sul finanziamento sono contenuti nel piano economico-finanziario del prof. Orlando Nosetti, allegato e parte integrante del Messaggio.

I PIANI QUADRIENNALI DI TESORERIA E DI CONTO ECONOMICO

I piani di tesoreria prevedono la generazione di un cash-flow (liquidità) operativo negativo durante gli anni della costruzione, con una rapida inversione di tendenza a partire dalla messa in esercizio del Porto, fino a raggiungere la "velocità di crociera" con un cash-flow pari a circa 1 mio di CHF l'anno nel 2020. Per quella data si presume che si raggiungerà la piena occupazione del Porto. Il cash-flow da investimenti segue il ritmo di costruzione del Porto, così come quello da finanziamenti.

La capacità di far fronte agli impegni finanziari risultanti dal prestito bancario (interessi e rimborsi) è garantita grazie al consistente cash-flow operativo generato ogni anno a partire già dal 2016; il prestito bancario potrà così essere rimborsato rapidamente, entro 10 anni.

In conclusione si può affermare che il progetto di realizzazione del Porto Gambarogno è sostenibile dal profilo economico-finanziario, a condizione che le ipotesi che stanno alla base dei calcoli del prof. Nosetti siano confermate. Il debito contratto nei confronti della banca viene rimborsato in tempi brevissimi e si possono assicurare riserve sufficienti per rimborsare l'eventuale disdetta di contratti decennali sin dalla loro prima scadenza (nel 2026).

LA SITUAZIONE DI MERCATO

Con la realizzazione del Porto il Cantone ridurrà i campi boe presenti. Spariranno così alcune decine di posti d'attracco esistenti. Tali utenti disporranno di un'opzione preferenziale nel nuovo Porto e avranno la priorità nella conclusione di contratti annuali.

Gli altri porti sul bacino svizzero del Lago Maggiore sono tutti al completo. Il Porto regionale di Locarno, l'ultimo realizzato in ordine di tempo e che pratica le tariffe ad oggi più elevate, indica nel proprio sito internet (www.Portolocarno.com) tempi di attesa di almeno 2 anni, per i natanti fino a cm 230 di larghezza, di almeno 5 anni per i natanti fino a cm 350 di larghezza, di almeno 6 anni per i natanti fino a cm 410 di larghezza e di almeno 9 anni per le imbarcazioni di dimensione ancora maggiore.

Non essendo ad oggi previsti altri progetti, è pertanto ragionevole supporre che la domanda del mercato sarà tale da soddisfare i tassi di occupazione previsti nel piano finanziario.

LA PORTO REGIONALE DEL GAMBAROGNO SA

La Porto Regionale del Gambarogno SA (PRG SA) è stata fondata nel 1998 dall'azionista unico "Consorzio del Piano Regolatore del Gambarogno". *Lo scopo della SA è "la costruzione, la gestione, l'amministrazione del Porto regionale del Gambarogno, nonché la sua promozione turistica consistente anche nell'organizzazione di manifestazioni sportive e ricreative correlate, in particolare, con l'attività nautica e subacquea, in collaborazione con i club esistenti. La pubblicità e la promozione di tutte le attività legate all'attività lacustre, in particolar modo nel Lago Maggiore. La società può inoltre esercitare tutte le attività commerciali, finanziarie o di altro genere che siano in relazione con lo scopo societario. La società può partecipare ad altre imprese in Svizzera e all'estero".*

Il frazionamento dei Comuni del Gambarogno e l'intenzione di coinvolgere i privati nel finanziamento iniziale dell'opera avevano indotto il Consorzio a preferire la soluzione della società anonima, sul modello di quanto realizzato a Locarno (Porto Regionale di Locarno SA).

Il capitale sociale, pari a CHF 200'000.00, è stato costituito grazie all'apporto in natura di pari valore. In concreto il Consorzio ha apportato nella SA il terreno part. 1279 RFD San Nazzaro, sul quale sorgerà una parte delle strutture a terra del Porto, per un valore di CHF 219'200.00: per la precisione per CHF 198'000.00 di azioni da CHF 1'000.00 cadauna e il resto sotto forma di prestito.

Il Consiglio d'Amministrazione (CdA) di cinque membri, è stato presieduto dapprima da Mario Dellea (fino al 2006) e in seguito, fino a oggi, da Gianpietro Ferrari. Nel CdA sono stati nominati rappresentanti del Consiglio Consortile, dell'allora Comune di San Nazzaro e persone attive nell'ambito delle attività lacustri. La sede operativa è stata messa a disposizione dall'Ente turistico del Gambarogno la cui direttrice, signora Daniela Pampuri, ha svolto la funzione di segretaria del CdA; l'ETG si è pure occupato a titolo gratuito dell'amministrazione della SA.

IL RUOLO DEL CONSORZIO DEL PIANO REGOLATORE DEL GAMBAROGNO

Il Consorzio del PR del Gambarogno ha assunto sin dall'inizio un ruolo trainante nel divenire del progetto del Porto, assicurando dapprima la necessaria operatività e in seguito mettendo a disposizione il capitale indispensabile per la costituzione della SA e il finanziamento dell'attività. È interessante notare la funzione di elemento di collegamento e traino assunta nel tempo dal Consorzio per facilitare la creazione di progetti intercomunali, altrimenti di difficile se non impossibile realizzazione a causa della frammentazione delle istanze politiche del territorio.

Il Consorzio è stato sciolto a seguito della costituzione del nuovo Comune di Gambarogno, che ne ha assunto attivi e passivi.

Pertanto oggi azionista unico della PRG SA è il Comune di Gambarogno.

L'ATTIVITÀ DELLA PRG SA DALLA COSTITUZIONE AD OGGI

Subito dopo la costituzione, gli organi della PRG SA hanno affinato il progetto iniziale con una prima variante (riduzione della darsena) e, a seguito del diniego del Consiglio di Stato di concedere i sussidi richiesti, ha ridimensionato il progetto (abbandono della darsena), creando così i presupposti per la realizzabilità senza gli aiuti dal Cantone o dalla Confederazione. Oltre alla creazione del sito web www.Portogambarogno.ch, la SA ha:

- a) "sondato" il mercato dei possibili utenti interrogando oltre 4'000 potenziali interessati e raccogliendo più di duecento richieste preliminari di affitto di posti barca nel nuovo Porto;
- b) verificato con il professor Nosetti il piano economico – finanziario, rielaborandolo conformemente alle nuove realtà (Porto ridimensionato e non sussidiabile);
- c) negoziato con gli Uffici competenti del Cantone le condizioni per il rilascio della licenza di costruzione;
- d) elaborato la domanda di costruzione preliminare, corredata dal Rapporto d'Impatto ambientale, presentata al Cantone nel 2009.

Dal 2010 la revisione della pianificazione (nuovo PR e necessità di allestire e pubblicare il Piano Particolareggiato della zona del Porto – PP6), il processo di aggregazione comunale e il conseguente scioglimento del Consorzio PR, hanno di fatto ridotto l'attività della PRG SA.

DESTINO DELLA PRG SA

Il Municipio ha esaminato a fondo tutti gli aspetti correlati con la struttura più adatta per la realizzazione e la gestione del Porto. In pratica ha valutato le opzioni principali:

- a) proseguimento dell'attività della PRG SA;
- b) proseguimento dell'attività della PRG SA solo per il periodo della costruzione del Porto, quindi scioglimento della SA e passaggio dell'infrastruttura e della gestione al Comune;
- c) scioglimento immediato della PRG SA e continuazione del progetto da parte del Comune.

In tale contesto, il Municipio ha maturato la proposta di scioglimento dopo aver consultato:

1. il Consiglio d'Amministrazione della PRG SA;
2. l'Ufficio di revisione della PRG SA per le questioni relative allo scioglimento, le conseguenze di ordine finanziario e gli aspetti formali e organizzativi;
3. l'Amministrazione cantonale delle contribuzioni (per gli aspetti fiscali).

Come detto in precedenza la SA è stata fondata per superare l'eccessiva frammentazione istituzionale della Regione e per favorire la partecipazione dei privati nella costituzione del capitale necessario per la realizzazione del Porto; ostacolo caduto con l'aggregazione del 2010.

Con l'adozione del modello del mutuo non fruttifero per i contratti decennali si raggiunge quindi l'obiettivo di un finanziamento parziale tramite capitale di privati.

I porti del bacino svizzero del Lago Maggiore sono tutti realizzati e gestiti dai Comuni o dai Patriziati. La sola eccezione è costituita dal Porto regionale di Locarno che ha dovuto optare per la forma della società anonima al fine di consentire il finanziamento da parte della Casinò Kursaal Locarno SA, dell'Ente turistico e di azionisti privati.

Gli argomenti principali che sconsigliano la gestione del Porto da parte della PRG SA sono:

- a) la doppia imposizione degli utili realizzati (dato che il Porto è destinato a generare utili, parte di questi utili dovrà essere distribuita nella forma del dividendo agli azionisti; inoltre la tassazione ordinaria degli utili per una SA - sia essa pubblica, mista o privata - comporta un prelievo cantonale di oltre il 10% dell'utile stesso); questi oneri (che con la gestione del Comune, allo stato attuale delle cose, non sono esigibili) riducono considerevolmente le risorse generate dal Porto e quindi rimanenti a disposizione del Comune per la realizzazione della rivalorizzazione della Riviera;
- b) la notevole complicazione amministrativa e i relativi costi (nomina e remunerazione del CdA, assemblee degli azionisti, ufficio di revisione, contabilità separata, dichiarazione delle imposte, ecc.);
- c) la minore possibilità di controllo da parte del Legislativo, dato che la SA è sottratta al suo controllo diretto (svolto in sua vece dall'Ufficio di revisione esterno).

Per quanto riguarda i rapporti con il fisco si rimanda alle considerazioni del capitolo seguente.

Per quanto concerne l'ipotesi B. "Proseguimento dell'attività della SA solo per il periodo della costruzione del Porto, quindi scioglimento della SA e passaggio dell'infrastruttura e della gestione al Comune" il Municipio si è subito reso conto dell'importante onere fiscale che avrebbe generato questa soluzione al momento della liquidazione della SA. Il maggior onere, confermato dai funzionari dell'ACC durante un recente incontro chiarificatore, deriva dall'aumento del valore di bilancio della SA, determinato a sua volta dalla realizzazione del Porto e dai futuri utili realizzabili. Il valore determinante per il calcolo fiscale finale sarebbe assai maggiore rispetto a quello attuale, senza che vi sia beneficio alcuno per questo tipo di soluzione.

Il mantenimento della SA non è conveniente neppure dal punto di vista di un ipotetico snellimento delle procedure per gli appalti durante la fase della

costruzione. In realtà le SA con capitale detenuto per la totalità o in maggioranza da enti pubblici sono dal 2001 anch'esse soggette alle medesime normative.

Tutti questi argomenti hanno maturato la convinzione che la miglior scelta sia quella di sottoporre al Consiglio comunale lo scioglimento della Porto regionale del Gambarogno SA.

SITUAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA DELLA PRG SA

Dai conti chiusi al 31 dicembre 2012, la situazione patrimoniale della PRG si presenta come segue:

	Sostanza finale 31.12.2012
ATTIVO	539'203.75
<i>BENI PATRIMONIALI</i>	818.95
LIQUIDITA'	658.15
CREDITI TRANSITORI ATTIVI	160.80
<i>BENI AMMINISTRATIVI</i>	352'195.85
INVESTIMENTI IN BENI AMMINISTRATIVI	352'195.85
<i>ECCEDENZA PASSIVA</i>	186'188.95
ECCEDENZA PASSIVA	186'188.95
PASSIVO	539'203.75
<i>CAPITALE DI TERZI</i>	539'203.75
IMPEGNI CORRENTI	338'663.75
DEBITI A MEDIO E A LUNGO TERMINE	200'000.00
TRANSITORI PASSIVI	540.00

CONTRATTI IN ESSERE DELLA PRG SA

La PRG SA ha attualmente in essere i seguenti contratti:

- mandato di direttore di progettazione giusta il modello SIA 1012/3 con lo Studio d'ingegneria Sciarini SA;
- mandato di coordinamento di progetto con il signor Paolo Brunetti.

Formalità e procedure

La decisione formale sullo scioglimento della SA spetta all'assemblea degli azionisti; nel nostro caso il Comune di Gambarogno è però azionista unico.

Il Municipio, pur contando fra i propri compiti anche quello di rappresentare il Comune nelle società a partecipazione pubblica, ha ritenuto opportuno sottoporre lo scioglimento della SA al Legislativo poiché si tratta di un passo importante per il futuro assetto del Porto e anche perché implica l'assunzione degli attivi e passivi di bilancio.

La procedura che si intende adottare è quella speciale del trasferimento del suo patrimonio a una corporazione di diritto pubblico, prevista dall'art. 738 CO.

Il Cantone ha posticipato la concessione della necessaria garanzia, prevista dall'art. 751 cpv. 1 CO, a dopo la decisione del Consiglio comunale. Con lettera della Sezione enti locali, dell'11 giugno 2013, si afferma tuttavia che non sussistono riserve o difficoltà nella concessione della garanzia da parte del Consiglio di Stato.

La deliberazione dell'Assemblea generale dev'essere presa in conformità delle norme riguardanti lo scioglimento, ossia con atto pubblico, e dev'essere notificata all'Ufficio del registro di commercio, che procederà all'iscrizione del trasferimento effettivo della società al Comune e quindi allo stralcio della PRG SA.

Effetti

Tale modalità di scioglimento comporterà il trasferimento per successione universale di ogni attivo e passivo della PRG SA al Comune di Gambarogno, ivi compresi i contratti in essere.

In particolare dovranno essere onorati i debiti della PRG SA nei confronti di terzi indicati sopra, per un ammontare di circa CHF 280'000.00 così composti:

- a) CHF 220'000.00 per il gruppo di progettazione (onorari comprensivi della stesura del progetto fino alla domanda di costruzione – compresa);
- b) CHF 60'000.00 per altri onorari concernenti: le mansioni notarili, la revisione speciale, la consulenza legale, il coordinatore di progetto, la perizia per stabilire il valore del terreno di proprietà della SA e gli emolumenti ai membri del CdA.

La somma complessiva di CHF 280'000.00 è compresa nella richiesta di credito.

I crediti postergati vantati dal Comune nei confronti della PRG SA sono già stati azzerati, su indicazione del revisore, nel consuntivo comunale 2010.

Rapporti con il fisco

L' 8 maggio 2012 il Municipio ha incontrato i funzionari competenti dell'Amministrazione cantonale delle Contribuzioni ai quali ha sottoposto alcuni quesiti concernenti la procedura e le conseguenze, dal punto di vista fiscale, della liquidazione della PRG SA.

Al termine dell'incontro sono state tratte le seguenti conclusioni:

- a) l'ACC, seppure a livello interlocutorio, stima che al momento della liquidazione della SA non vi saranno conseguenze di ordine finanziario per il Comune. In altre parole, poiché gli attivi sono inferiori ai passivi, l'azionista non godrebbe di particolari vantaggi economici dallo scioglimento della SA e non avrebbe quindi aggravii fiscali;
- b) la PRG SA ha allestito una perizia di parte che stima il valore del terreno di sua proprietà in zona "Sass di Sciatt" San Nazzaro; la stessa sarà aggiornata prima dello scioglimento per permettere all'ACC di fare le proprie valutazioni;
- c) il prestito di CHF 50'000.00 concesso a suo tempo alla SA dalla Fondazione per il turismo del Locarnese, senza interessi, è stato interamente condonato nell'anno 2012;
- d) le valutazioni degli attivi e dei passivi saranno fatte secondo il valore di mercato. L'ACC rende attenti sul fatto che le perdite risalenti a più di 7 anni fa non sono più computabili. La PRG SA segnala che è pendente una fattura di CHF 220'000.00 dello Studio di ingegneria Sciarini SA per prestazioni fornite dal 2006 ad oggi. Questo debito sarà riconosciuto nel computo finale per le valutazioni dell'ACC.

Da quanto precede, si evince che la messa in liquidazione della SA non comporterà oneri di tipo fiscale per il Comune.

MARKETING E COMUNICAZIONE

Le attività di marketing e comunicazione saranno particolarmente importanti nella fase iniziale del progetto (progettazione di dettaglio e costruzione) per garantire la più rapida occupazione possibile dei posti barca e permettere al Porto di mettersi subito a regime. Ciò consentirà di assorbire in fretta gli oneri iniziali e di avviare senza indugio una politica aggressiva di ammortamenti.

PROMOZIONE E VENDITA

La promozione e la vendita riguardano in particolare:

- a) gli attracchi,
- b) il servizio di ristorazione. Il futuro gerente sarà responsabile della promozione e della conduzione dell'esercizio pubblico, nei limiti previsti dal contratto di concessione in uso.

COLLABORAZIONE CON GAMBAROGNO TURISMO

Gambarogno Turismo ha prestato gratuitamente, fin dagli albori del progetto, la propria concreta collaborazione mettendo a disposizione risorse umane e logistiche considerevoli. In questa sede il Municipio di Gambarogno esprime la propria riconoscenza per questa preziosa collaborazione che, auspica, continuerà anche in futuro.

COLLABORAZIONE CON GLI ALTRI PORTI DEL BACINO SVIZZERO DEL LAGO MAGGIORE

Come illustrato, tutti i porti del bacino svizzero del Lago Maggiore sono occupati al 100% e hanno delle liste d'attesa sulla scorta delle quali si contatteranno i possibili interessati per il nostro Porto. Tutti i gestori dei porti collaborano fra loro in quanto coscienti che è opportuno evitare che potenziali clienti della regione, stanchi di aspettare, si rivolgano verso altri lidi (ad esempio i porti del bacino italiano del Lago Maggiore).

PROMOZIONE E VENDITA

Per la promozione e la vendita ci si avvarrà dei canali seguenti:

- a) sito web www.gambarogno.ch e www.portogambarogno.ch (la migrazione del sito in quello del Comune è avvenuta nel corso della primavera 2012; l'indirizzo citato è stato mantenuto e rinvia automaticamente alle pagine del sito comunale);
- b) circolari ai potenziali interessati (segnatamente a proprietari di case di vacanza del Gambarogno);
- c) attività legate al settore nautico (fiere, eventi, cantieristi, ecc.) con distribuzione di materiale informativo e promozionale.

I costi connessi con la promozione e la vendita sono compresi nel credito globale richiesto.

La vendita (accettazione delle richieste, sottoscrizione dei contratti) sarà di competenza della direzione e del capitano del Porto, mentre i Servizi finanziari si occuperanno degli aspetti amministrativi (stesura dei contratti, emissione delle fatture, controllo dei pagamenti, ecc.).

L'ufficio informazioni di Gambarogno Turismo funzionerà pure quale punto di vendita, limitatamente alla raccolta delle richieste da parte di interessati.

LA COMUNICAZIONE

Il Municipio ritiene che per un progetto di questa portata sia indispensabile una comunicazione aperta e continua che garantisca la massima trasparenza; la stessa sarà attuata tramite gli usuali "canali" d'informazione.

Comunicazione verso l'interno

Il progetto è stato presentato in anteprima al Consiglio comunale il 15 maggio 2013.

In vista della discussione del MM nelle Commissioni permanenti e in Consiglio comunale, il Municipio intende promuovere incontri con i Capi gruppo, i Presidenti delle commissioni e dei partiti rappresentati nel legislativo, per consentire una corretta informazione e preparazione del lavoro.

In seguito, a scadenze regolari, il Municipio informerà, con modalità da definire, sullo stato di avanzamento dell'opera.

Comunicazione con gli utenti e i partner

Con gli utenti del Porto e gli altri partner interessati (uffici del cantone, altri porti, cantieri nautici, ecc.) si stabiliranno contatti regolari per il tramite di newsletter (spedite per e-mail e pubblicate sui siti web).

Comunicazione alla popolazione e al pubblico generale

Particolare attenzione è stata dedicata alla comunicazione alla popolazione. A questo scopo è stata organizzata il 12 giugno 2013 una serata informativa per gli abitanti di Gambarogno e tutti gli interessati, durante la quale sono stati illustrati il progetto e i dettagli dell'opera.

In corso d'opera sono previste informazioni puntuali sullo stato d'avanzamento dei lavori tramite comunicati stampa.

Al termine dei lavori è prevista una manifestazione pubblica per l'inaugurazione della nuova infrastruttura.

I RAPPORTI CON IL CANTONE

Il Cantone è il partner più importante per la realizzazione del Porto: è il proprietario sia dello specchio d'acqua, che sarà occupato dai moli e dai pontili, sia del mappale no. 1 RFD, Sezione S. Nazzaro, adiacente a quello di proprietà della PRG SA, sul quale è prevista la costruzione di una parte dell'infrastruttura a riva.

IL DEMANIO A RIVA: MAPPALE NO. 1 RFD, SEZIONE S. NAZZARO

Nel corso di un incontro del Comune con i funzionari competenti dell'Ufficio del Demanio è stato rilevato quanto segue:

- a) il fondo part. n. 1 RFD Gambarogno - San Nazzaro è stato a suo tempo iscritto nell'inventario delle discariche e dei siti inquinati. Il fondo è stato, infatti, utilizzato dal Cantone per depositare materiale inerte risultante dalla sistemazione della strada cantonale;
- b) per evitare sorprese il Municipio ha commissionato un sondaggio della discarica. Il sondaggio è stato effettuato il 3 ottobre 2012 dalla "Consulenze Geologiche e Ambientali Sagl" di Morbio Inferiore che ha consegnato il proprio rapporto al Cantone (proprietario del sito) in data 13 ottobre 2012. La perizia ha stabilito che la discarica non contiene materiale inquinante;
- c) il 5 dicembre 2012 l'Ufficio Industrie, Sicurezza e Protezione del Suolo della Sezione per la protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo del DT ha comunicato al Comune che *"il materiale depositato nel sito (mappale no. 1 RFD, Sezione S. Nazzaro) non è inquinato" e "sulla base dei risultati delle indagini eseguite e in base all'art. 6 OSiti, il nostro Ufficio valuta che il sito, oggetto della procedura di indagine, non necessita di ulteriori indagini; lo stesso viene stralciato dal catasto cantonale dei siti inquinati."*

Il 1° marzo 2012 il Municipio ha inviato al Cantone, per il tramite dell'Ufficio del Demanio, richiesta formale per la concessione in uso gratuito del mappale in questione.

Il 18 marzo 2013 il Consiglio di Stato ha comunicato il suo accordo per la messa a disposizione di parte del sedime al mappale no. 1 RFD, Sezione S. Nazzaro, con concessione d'uso gratuita, limitatamente per la struttura "a terra". La struttura di attracco sarà per contro soggetta al prelievo di una tassa demaniale proporzionale agli incassi del Porto.

IL DEMANIO A LAGO: ATTO DI CONCESSIONE

L'atto di concessione per l'uso del demanio pubblico regola una quantità notevole di elementi, molti dei quali sono cruciali per una corretta e avveduta gestione del Porto.

Ci riferiamo in particolare alla durata della concessione prevista per 30 anni, alla tassa demaniale (definita nell'8% delle entrate lorde degli affitti per posti barca, ossia circa 100'000.00 CHF l'anno), alle tariffe da applicare per le singole categorie, al numero di posti per categoria, ecc.

L'atto di concessione sarà discusso con gli uffici interessati e approvato dal Consiglio di Stato che lo sottoporrà al Gran Consiglio per l'approvazione definitiva.

L'iter concernente l'atto di concessione è iniziato nel marzo 2013 con la valutazione da parte di tutti gli interessati di una bozza di lavoro. L'approvazione da parte del Consiglio di Stato avverrà contestualmente con l'approvazione del Piano particolareggiato e della domanda di costruzione.

Al Consiglio di Stato, per facilitare i lavori del CC, è stato chiesto di registrare una nota a protocollo nella quale si esprima favorevolmente sulla bozza di atto di concessione preparata dall'Ufficio del Demanio.

Nel piano finanziario elaborato dal prof. Orlando Nosetti sono stati adottati i parametri previsti dall'elaborando atto di concessione, comunque improntati alla massima prudenza, con attenti paragoni a situazioni analoghe in altri porti a noi vicini, ossia una durata della concessione di 30 anni e una tassa demaniale pari all'8% dell'incasso lordo delle tasse di concessione agli utenti del Porto.

SOSTEGNO FINANZIARIO PER INVESTIMENTI DI SVILUPPO SOCIO ECONOMICO

Il Consiglio di Stato, con risoluzione no. 3715 del 9 luglio 2013, dopo presentazione del piano degli investimenti comunali di legislatura e in applicazione dell'articolo 7 del Decreto legislativo del 23 giugno 2008, ha riconosciuto come progetti di valenza socio economica, meritevoli di sostegno:

- il Porto Gambarogno (aiuto 2 MIO CHF);
- la nuova sala multiuso di Quartino (aiuto 1 MIO CHF);
- l'ampliamento del Centro sportivo comunale di Magadino (aiuto 1.5 MIO CHF);
- il nuovo Ostello di Dirinella, nell'ex casa doganale (aiuto 1 MIO CHF).

L'aiuto finanziario concesso al progetto del Porto, di 2 MIO di CHF, in considerazione dei calcoli finanziari realizzati dal prof. Nosetti e dell'impegno di garantire l'autofinanziamento delle attività portuali, sarà concesso dal Comune al servizio del Porto, a titolo di prestito e sarà remunerato ai tassi usuali, fino al momento in cui sarà rimborsato.

ULTERIORI ASPETTI DELLA REALIZZAZIONE DEL PORTO

Con l'esame preliminare del PP6, del 31 luglio 2009, il Dipartimento del Territorio sottolineava la necessità di chiarire alcuni aspetti di dettaglio relativi sia agli aspetti pianificatori, sia a quelli progettuali. In particolare veniva chiesto di:

- a) allestire un calcolo di "sostenibilità finanziaria";
- b) coordinare la domanda di dissodamento con la variante di PR (vedi il MM separato per il PP6);
- c) legare il progetto del Porto con la passeggiata a lago;
- d) chiarire il riordino dei campi di boe, in collaborazione con l'Ufficio del Demanio;
- e) verificare, in concomitanza con la domanda di costruzione, la stabilità statica della scarpata (risolto con la domanda di costruzione);
- f) allestire uno studio d'impatto ambientale;
- g) altri aspetti di dettaglio puntualmente risolti.

Come abbiamo visto, alla maggior parte di queste richieste è stato, nel frattempo, dato seguito. Nei capitoli seguenti informiamo sulle tematiche ancora in fase di definizione.

SISTEMAZIONE DELLE RIVE E DISSODAMENTO

Per il dissodamento, su mandato del Comune di San Nazzaro, è stato allestito dalla Dionea SA uno studio per il compenso ambientale. Le competenti autorità hanno emanato la necessaria autorizzazione. I costi, invero non di poco conto, sono contenuti nel credito globale richiesto con il MM che concerne il PP6.

PASSEGGIATA A LAGO

Il Dipartimento del Territorio chiede che la questione della passeggiata a lago sia risolta contestualmente al progetto del Porto comunale. Il Municipio ritiene che questa richiesta non possa essere soddisfatta limitandosi al solo PP6 e all'area del Porto. La passeggiata a lago va infatti disgiunta dal progetto e integrata in un programma generale di rivalutazione delle rive da affrontare a livello regionale. Dato che in alcuni tratti della passeggiata, fra il Porto e la foce del torrente Cedullo, sono presenti ostacoli tecnici e naturali, il Comune proporrà al Cantone di riportare, nella citata area, la passeggiata al livello della strada cantonale, svincolando così il Porto dalla questione della passeggiata.

CAMPI DI BOE

Il Cantone ha segnalato, nell'ambito dello studio sulla sistemazione delle rive dei laghi del 1988, la necessità di eliminare un certo numero di campi di boe che costituiscono motivo di preoccupazione per lo scarso controllo sulle imbarcazioni, sulla sicurezza e la protezione dall'inquinamento, sull'accesso ai natanti e sull'uso delle rive per il deposito di barchini, come pure per la fruibilità delle rive per i bagnanti.

Il Comune ha preso atto di questa preoccupazione; le discussioni con l'Ufficio del Demanio hanno portato alle seguenti conclusioni:

- a) il Cantone intende rimuovere un numero consistente di boe presenti lungo la riviera; in totale sono poste in opera circa 340 boe;
- b) il Comune ha istituito un apposito gruppo di lavoro che, in collaborazione con il Demanio cantonale, formulerà una proposta operativa di riordino dei campi di boe, che consideri gli accessi, la presenza di posteggi e una dislocazione omogenea e complementare al nuovo Porto;
- c) il Comune concederà un diritto di prelazione ai proprietari di natanti che si vedranno privati dell'attracco alla boa, a condizione che questo diritto sia esercitato entro termini precisi, al fine di non bloccare inutilmente la vendita di posti nella fase iniziale dell'attività del Porto.

ATTRACCHI TURISTICI TEMPORANEI

L'Ente regionale di sviluppo (ERS), in accordo con il Centro di competenza Lago Maggiore, ha assegnato un mandato per l'individuazione degli attracchi temporanei lungo le rive del Verbano. In quest'ottica, ha chiesto al nostro Comune la collaborazione nell'identificazione dei luoghi idonei alla realizzazione di attracchi turistici temporanei, sulla Riviera del Gambargono.

Il Comune ha eseguito alcuni sopralluoghi direttamente sul Lago e istituito un apposito gruppo di lavoro per identificare le migliori ubicazioni risultate poi in corrispondenza:

- a) delle situazioni urbanistiche piu' interessanti per la loro funzione;
- b) dei villaggi a lago, in ogni caso in situazioni dove maggiore è l'attrattività di servizi come ad esempio i ristoranti e i lidi;
- c) dei pontili di accesso ai campi boa dopo la loro riduzione/razionalizzazione.

ALTRI PORTI DEL COMUNE

Il Municipio coglierà l'occasione della realizzazione del Porto per formulare un nuovo modello di gestione degli ex-porti comunali, elaborando un programma di manutenzione e sviluppo che potrà usufruire di parte delle risorse umane, organizzative e finanziarie messe a disposizione dal nuovo Porto.

COLLABORAZIONE CON IL PORTO PATRIZIALE DI MAGADINO

La collaborazione con il Porto patriziale di Magadino sarà curata dal Municipio allo scopo di gestire di comune accordo alcuni aspetti, quali ad esempio: la gestione delle rampe di alaggio e della gru, l'accoglienza nel nuovo Porto di natanti di grandi dimensioni o con notevole pescaggio, per dare la precedenza a natanti di dimensioni più contenute in quello patriziale.

RAPPORTI CON LA SNLM (SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE DEL LAGO MAGGIORE)

Con la SNLM si coordineranno sia le rotte di avvicinamento dei battelli di linea, sia le corsie di lancio per quelli degli utenti del Porto, in modo tale da evitare possibili conflitti nella navigazione e altri effetti negativi causati dal moto ondoso dei battelli di linea in prossimità dei moli.

RAPPORTI CON LA GAMBAROGNO SUB ED EVENTUALI ALTRI SODALIZI ATTIVI SUL LAGO

Il nuovo Porto costituisce un'interessante opportunità di sviluppo delle attività nautiche lungo la Riviera del Gambarogno. Il Municipio prenderà contatto con tutti i sodalizi interessati, per sfruttare al meglio il potenziale di crescita che rappresenta il nuovo Porto.

RAPPORTI DI VICINATO

Gli unici privati confinanti con i fondi pubblici interessati dalla realizzazione del Porto sono i proprietari del fondo mappale no. 10 RFD, Sezione S. Nazzaro, con i quali sono da tempo in corso trattative, che verranno definite a breve. Le trattative vertono sulla compensazione del dissodamento concesso dall'Autorità forestale, sull'accesso dei proprietari al loro fondo e sull'eventuale passaggio di proprietà al Comune a condizioni da discutere. Il Municipio non ha dubbi circa l'esito positivo delle trattative, data la disponibilità dei proprietari a trovare soluzioni ragionevoli e tali da consentire la realizzazione del progetto senza intoppi procedurali.

ANALISI DEI RISCHI

L'analisi dei rischi, compresa nell'analisi economico-finanziaria, consente di valutare quali sono gli aspetti cruciali, da curare con particolare cura. Si è

analizzato soprattutto il rischio operativo e le relative conseguenze di ordine finanziario.

In ogni momento, il Municipio valuterà l'adozione di eventuali misure atte a proteggere il Comune dalle conseguenze di eventi imponderabili.

DOCUMENTAZIONE DI SUPPORTO

La complessità del progetto implica l'esame congiunto di ben quattro Commissioni permanenti del Legislativo; considerato come la maggior parte dei Consiglieri comunali siedano in una di queste commissioni, la documentazione di appoggio viene depositata presso l'Ufficio tecnico comunale.

Tutti i consiglieri comunali potranno consultare la stessa, in ogni momento, indipendentemente dai lavori commissionali.

Il materiale di supporto è comprensivo di:

- a) piani di costruzione;
 - b) relazione tecnica, allestita dall'arch. O. Pampuri;
 - c) preventivo generale di spesa del 30 novembre 2012, allestito dal gruppo di progettazione;
 - d) tabella di occupazione ideale del Porto e dimensioni dei box per categoria;
 - e) tariffario per concessioni annuali e decennali;
 - f) contratti di concessione tipo;
 - g) analisi economico-finanziaria, del 16 gennaio 2013, allestita dal prof. Orlando Noesetti;
 - h) piano finanziario 2013 – 2016, aggiornato al mese di giugno 2013;
 - i) esame preliminare del Dipartimento del territorio, del 22 maggio 2013;
 - j) estratto del RC del Canton Ticino – Porto Regionale del Gambarogno SA;
 - k) risposta della Sezione enti locali, del 11 giugno 2013, relativa alla concessione di una garanzie ai sensi dell'art. 751 cp.v 1 CO.
-

CONCLUSIONI

Con la realizzazione del Porto Gambarogno si potranno raggiungere obiettivi ambiziosi e importanti:

- dotare il Comune di Gambarogno di un'infrastruttura ormai irrinunciabile dal punto di vista della promozione del turismo e delle infrastrutture comunali;
- creare le premesse per un futuro migliore per quanto riguarda la gestione e l'accesso alle rive del lago e agli altri porti comunali;
- procedere ad un riordino dei campi di boe;
- dotare la Riviera del Gambarogno degli attracchi temporanei;
- generare risorse economiche utili per sostenere la riqualifica della riva e promuovere le attività della "risorsa lago".

Il Porto Gambarogno costituisce quindi un'irripetibile opportunità, la cui realizzazione non possiamo permetterci di procrastinare.

I lunghi tempi di maturazione, l'esperienza fatta in tutti gli altri porti del bacino svizzero del Lago Maggiore e l'alto grado di preparazione del progetto, uniti alle interessanti premesse finanziarie, sono le garanzie migliori per il conseguimento degli obiettivi citati in precedenza.

Il presente messaggio è stato discusso e approvato dal Municipio in data 29 luglio 2013, con risoluzione no. 866.

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

risolvere

1. Il Municipio è autorizzato a procedere con la progettazione, la realizzazione e la messa in esercizio del Porto Gambarogno. A tale scopo al Municipio è concesso un credito quadro di CHF 14'409'385.00 onnicomprensivo dei costi di progettazione, direzione lavori, realizzazione, messa in esercizio dell'opera, costi pregressi della Porto Regionale del Gambarogno SA e accompagnamento del Piano particolareggiato PP6;

Condizioni accessorie del credito quadro:

- a) La concessione del credito quadro diventa esecutiva solo dopo la crescita in giudicato dell'autorizzazione a costruire e l'approvazione del PP6 da parte del Consiglio di Stato.
 - b) Il Municipio è competente per la suddivisione del credito quadro in singoli crediti d'impiego.
 - c) Il credito quadro decade se non utilizzato entro cinque anni dalla crescita in giudicato della presente decisione.
2. Il Municipio è incaricato di avviare la procedura di scioglimento ai sensi dell'art. 738 CO della Porto Regionale del Gambarogno SA con trasferimento del suo patrimonio (attivo e passivo), nonché le relazioni contrattuali in essere al Comune di Gambarogno.
 3. È approvato il Regolamento d'esercizio del Porto Gambarogno, articolo per articolo e nel suo insieme.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco

Tiziano Ponti



Il Segretario

Alberto Codiroli