

**RAPPORTO**

della Commissione della gestione  
sul messaggio 16 febbraio 1993 concernente la concessione di un  
credito di fr. 1'260'000.- per la ristrutturazione della funivia  
Intragna-Pila-Costa

del 27 maggio 1993

Con il messaggio N. 4065 del 16.2.1993 il Consiglio di Stato propone lo stanziamento di un credito destinato a ristrutturare la funivia Intragna-Pila-Costa e a garantirne la sicurezza. L'intervento proposto tende a migliorare il servizio della funivia dal punto di vista qualitativo e a renderlo più economico.

**PREMESSA**

La Commissione della gestione si è occupata a più riprese di questo messaggio. Considerate le rivendicazioni per un collegamento stradale della frazione di Pila al Comune di Intragna (sollecitate già a partire dal lontano 1967), l'elevato numero di atti parlamentari (sui più recenti torneremo in seguito), l'iniziativa popolare comunale del 1991 e la recente risoluzione del Consiglio comunale di Intragna sul principio del collegamento stradale, la Commissione ha ritenuto giustificato effettuare un sopralluogo a Pila. La Commissione ha incontrato in sedi separate i rappresentanti del Comitato promotore di un collegamento stradale e una delegazione del Municipio di Intragna.

In particolare da parte dei rappresentanti del Comitato promotore per il collegamento stradale sono stati illustrati i motivi che, secondo loro, depongono a sfavore dell'accettazione del messaggio del Consiglio di Stato e che si rifanno a considerazioni di ordine pratico (malgrado la ristrutturazione prevista, la funivia non risponderà agli effettivi bisogni della popolazione residente sia per il trasporto delle persone sia, soprattutto, delle merci) e di ordine politico (volontà unanime degli abitanti - 16 in totale - della frazione e largamente maggioritaria del Consiglio comunale sul principio di disporre di un collegamento stradale).

**LA PROPOSTA DEL CONSIGLIO DI STATO**

Il messaggio del Consiglio di Stato dà una visione completa del problema del collegamento con Pila. I diversi aspetti tenuti in considerazione sono:

- a) i possibili scenari per la ristrutturazione della funivia (cfr. allegato 1 al rapporto);

- b) i costi complessivi di gestione annua (ossia la somma degli ammortamenti e degli interessi calcolatori con il disavanzo medio annuo d'esercizio (cfr. allegato 2);
- c) i costi annui per il Cantone a dipendenza della soluzione scelta (cfr. allegato 3);
- d) i costi annui a carico del comune di Intragna e il possibile aumento del moltiplicatore comunale d'imposta in caso di realizzazione del collegamento stradale (cfr. allegato 4);
- e) i dati relativi all'evoluzione dell'utenza e della situazione finanziaria comparati con quelli registrati per la funivia Verdasio-Rasa (cfr. grafici alle pagine 6 e 7 del messaggio).

Il Consiglio di Stato propone la ristrutturazione con automazione parziale della funivia per un investimento pari a **1'260'000.- franchi**. L'intervento proposto è ampiamente descritto a pagina 11 del messaggio.

**La scelta del Consiglio di Stato può così essere riassunta:**

- **globalmente**, ossia considerando i costi calcolatori dell'operazione, la soluzione "funivia" è la più economica;
- **per il Cantone** è la soluzione più economica, a meno che il Comune realizzi il collegamento stradale con un sussidio complessivo del 31%, percentuale che scaturisce dall'applicazione delle leggi che permettono un sussidiamento da parte dello Stato (LC sulle strade, LIM), secondo le modalità contenute nella lettera 25.11.1992 del Dipartimento del territorio al Municipio di Intragna (cfr. pagine 2 e 3 del messaggio);
- **per il Comune** la soluzione "funivia" non ha alcuna conseguenza finanziaria e tiene pertanto conto delle preoccupazioni del Municipio espresse a più riprese nelle lettere al Consiglio di Stato;
- l'intervento proposto, in particolare grazie alla parziale automazione, migliora notevolmente **il servizio all'utenza**.

#### **POTENZIAMENTO DELLA FUNIVIA ESISTENTE O NUOVO COLLEGAMENTO STRADALE?**

La Commissione della gestione ha preso atto della Risoluzione del Consiglio comunale di Intragna che accoglie favorevolmente il principio del collegamento stradale tra Intragna e Pila, a condizione, però, che a pagarlo sia il Cantone in ragione almeno dell'80%.

La Commissione condivide l'impostazione data dal Consiglio di Stato all'analisi del problema, ampiamente descritto nel messaggio. Riassumendo:

- a) in considerazione della situazione finanziaria generale del Comune, con un moltiplicatore politico dell'80% e tecnico superiore al 100%, e tenuto conto del catalogo delle priorità, con lettera del 6.10.1992 il Municipio di Intragna ha dichiarato di non essere in grado di sopportare gli oneri derivanti sia dalla costruzione sia dall'esercizio della strada; con lettera del 14.12.1992, esso ha successivamente fatto presente che la realizzazione di una strada comunale è possibile sol-

tanto se l'ammontare dei sussidi cantonali fosse dell'ordine dell'80%, nel rispetto della risoluzione votata dal Consiglio comunale di Intragna;

- b) ai sensi dell'art. 4 della LC sulle strade, un intervento del genere non rientra nelle competenze del Cantone. Secondo l'articolo citato, il Cantone procede a garantire "il collegamento dell'abitato principale di un Comune col resto della rete viaria cantonale";
- c) la zona non presenta nemmeno particolari interessi di carattere forestale;
- d) da qualche anno il Cantone ha avviato una politica di cessione ai Comuni delle tratte di strade cantonali il cui interesse è prevalentemente comunale, ragione per cui non sarebbe assolutamente conciliabile l'assunzione di un onere per il collegamento di un Comune a una sua frazione;
- e) la concessione di un sussidio molto maggiorato rispetto ai parametri usuali per la realizzazione di questa opera costituirebbe un pericoloso precedente che potrebbe essere invocato da parecchi altri comuni.

Queste osservazioni possono essere completate con altri elementi, emersi durante l'incontro con i rappresentanti del Municipio di Intragna:

- l'iniziativa accolta dal Consiglio comunale di Intragna non ha ancora avuto nessun seguito pratico, anche perché concerneva solo una decisione di principio;
- non è stata per il momento affrontata la questione del prelievo dei contributi di miglioria, che potrebbero ricadere - nella misura almeno del 30% dei costi di investimento - sui proprietari dei fondi e degli immobili di Pila;
- non è stata valutata, nel caso della realizzazione della strada, la possibile richiesta di un collegamento con Pila attraverso dei mezzi pubblici.

Per quanto concerne la **valutazione dei costi per la realizzazione del collegamento stradale**, la Commissione della gestione ritiene che, in assenza di un progetto esecutivo e di una gara d'appalto perlomeno a carattere esplorativo, non è possibile accertare se sia più attendibile la valutazione ottimista del Comitato promotore (3,2 mio di franchi) oppure quella più prudentiale della Divisione costruzioni (5,2 mio di franchi), oppure ancora quella di un impresario (il cui costo sarebbe di 1,6 mio di franchi, escluso il ponte) presentata in occasione delle recenti serate informative sul collegamento stradale di Pila.

Nel messaggio il Consiglio di Stato confronta le diverse varianti di ristrutturazione/potenziamento della teleferica con un investimento per la strada pari a 5,2 mio di franchi. Questo onere è calcolato in base ai costi registrati per la costruzione della strada di deviazione lungo la frana di Dirinei, che - secondo il Consiglio di Stato - possono ancora essere considerati realistici nell'attuale momento congiunturale. Inoltre il collegamento con Pila dovrebbe rimanere aperto tutto l'anno per cui non può essere concepito come semplice strada forestale, soprattutto per quanto concerne la sicurezza del traffico.

La Commissione della gestione giunge pertanto alla conclusione che **il collegamento stradale di Intragna alla frazione di Pila è un problema eminentemente comunale**; esso va pertanto risolto in tale sede attraverso la presentazione di un messaggio del Municipio al Consiglio comunale di Intragna concernente la richiesta di un credito per la realizzazione del progetto. Il messaggio dovrà necessariamente tenere conto di tutti gli elementi finanziari (costi, finanziamento, contributi di miglioria, debito pubblico, moltiplicatore comunale d'imposta, ecc.) e pianificatori (urbanizzazione) legati alla realizzazione del collegamento stradale. Solamente dopo la decisione formale e vincolante del Consiglio comunale su un progetto concreto e completo, il Cantone potrà subentrare nel suo ruolo di ente sussidiante riconoscendo i propri sussidi sulla base dei parametri fissati dalle leggi in vigore.

#### **LA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE DELLA GESTIONE**

La necessità di un intervento per garantire la sicurezza della teleferica è ben descritta al punto 5 del messaggio del Consiglio di Stato. Con lettera del 23.4.1993 il Direttore del Dipartimento del territorio, on. Respini, sollecita inoltre il Presidente della Commissione della gestione a voler operare affinché la Commissione deliberi al più presto, ritenuto comunque che se i controlli da parte del Concordato intercantonale per le teleferiche e gli impianti di risalita, previsti per l'inizio del mese di maggio, dovessero portare a dei risultati negativi, si dovrebbe comunque procedere subito ai lavori di manutenzione imposti, pena la chiusura dell'impianto.

Nel suo rapporto del 6.5.1993 l'organo di controllo del Concordato intercantonale prescrive la sostituzione delle cabine in tempi estremamente brevi. Osserva inoltre che la sostituzione era già attuale nel 1985 e che pertanto la revisione delle cabine esistenti non è più giustificabile dal punto di vista della sicurezza. Per quanto concerne la fune, il Concordato intercantonale rileva che lo stato della stessa non si è aggravato in modo marcato dall'ultimo controllo effettuato in data 1.10.1992. Eccezionalmente, l'anello superiore può rimanere in servizio a condizione che il suo stato generale non si aggravi durante l'estate, periodo durante il quale il numero delle corse è particolarmente elevato. Anche per la fune si impone pertanto un intervento radicale entro breve termine.

A sostegno della sua proposta per il potenziamento della teleferica (che consiste principalmente nell'ampliamento della capienza delle cabine da 4 a 8 posti), il Consiglio di Stato presenta un paragone con i risultati della funivia Verdasio-Rasa, impianto dalle caratteristiche analoghe. I dati contenuti a pagina 7 del messaggio mostrano come il potenziamento della Verdasio-Rasa nel 1979 abbia contribuito, grazie all'incremento della domanda, a colmare il divario tra i costi e i ricavi, riducendo drasticamente il disavanzo medio. Nel 1991 la gestione era stata praticamente chiusa in pareggio.

Malgrado queste indicazioni, la Commissione della gestione ritiene opportuno concedere un credito per la ristrutturazione della funivia, limitatamente agli **interventi minimi** per garan-

tirne la continuità di funzionamento nel rispetto delle norme federali e migliorarne il servizio attraverso un'automazione parziale (a mezzo di gettone o chiave), soluzione che permette tra l'altro un risparmio di personale nell'ordine di ca 25'000.- franchi all'anno.

Secondo la Commissione, i due impianti o, meglio, i due itinerari non possono essere messi sullo stesso piano. Infatti Costa, a differenza di Rasa, è oggi raggiungibile anche tramite un collegamento stradale.

La Commissione della gestione è consapevole del fatto che la teleferica non è in grado di soddisfare le aspettative degli abitanti di Pila. Non può tuttavia negare l'interesse prettamente turistico di questo collegamento che permette un itinerario attrattivo, conosciuto e propagandato dagli enti turistici del Locarnese e, in particolare, delle Centovalli.

La conferma di questa attrattività è data dal numero di passeggeri trasportati annualmente (esso varia tra le 35'000 e le 40'000 unità).

In assenza di una precisa garanzia per un tangibile aumento dei passeggeri a seguito dell'ipotizzato potenziamento dell'impianto, la Commissione della gestione, preoccupata per l'impegno finanziario esclusivamente a carico del Cantone, propone la seguente **soluzione minima**, peraltro già indicata dal Consiglio di Stato a pagina 12 del messaggio:

**A) interventi minimi per garantire la sicurezza dell'impianto:**

- sostituzione della fune	fr. 30'000.-
- sostituzione delle cabine (4 posti)	fr. 150'000.-
- manutenzione e risanamento stabili (in part. tetto della stazione a valle)	fr. 90'000.-
- imprevisti	fr. 20'000.-

**B) automazione parziale** fr. 160'000.-

**Totale per intervento minimo** fr. 450'000.-  
=====

Secondo i responsabili del Dipartimento, sulla base delle conoscenze attuali, possono essere esclusi a medio termine altri interventi al di là di quelli indicati sopra. In effetti l'installazione elettromeccanica è stata praticamente rimessa a nuovo nel 1985 (con un investimento pari a ca 350'000 franchi).

Rispetto alla proposta del Consiglio di Stato (fr. 1'260'000.-) per una ristrutturazione e un potenziamento della funivia (vedi messaggio a pag. 11, lett. b: ristrutturazione con automazione parziale), il **minor investimento ammonta a ca fr. 800'000.-**.

Ne consegue un minor impegno finanziario per lo Stato che può essere riassunto nel seguente modo:

	proposta della Comm. gestione intervento minimo	proposta del Consiglio di Stato potenziamento e automazione
Investimento	fr. 450'000.-	fr. 1'260'000.-
Oneri finanziari (calcolatori):		
- ammortamento	fr. 20'250.-	fr. 59'750.-
- interessi	fr. 14'625.-	fr. 40'950.-
Totale parziale	fr. 34'875.-	fr. 100'700.-
Disavanzo medio d'esercizio (per manutenzione/esercizio)	fr. 70'000.-	fr. 70'000.-
<b>Totale a carico del Cantone</b>	<b>fr. 104'875.-</b> =====	<b>fr. 170'000.-</b> =====

Il confronto di questi dati con quelli delle varianti calcolate dal Consiglio di Stato può essere effettuato sulla base dell'Allegato 4 al messaggio (a pag. 21).

Il disavanzo medio d'esercizio (fr. 70'000.-) è assunto direttamente dallo Stato (vedi DL 22.4.1968). Grazie all'automazione parziale dell'impianto è ipotizzata una riduzione del disavanzo medio d'esercizio del 25-30% ca rispetto alla situazione attuale, nella quale riscontriamo un deficit medio annuo pari a ca fr. 90'000.-/100'000.-. In questo calcolo il volume delle entrate viene prudenzialmente mantenuto costante, dato che la capienza delle cabine rimane invariata.

La soluzione proposta dalla Commissione non preclude l'eventuale futura realizzazione del collegamento stradale. In ogni caso, qualora a breve o medio termine si dovesse comunque decidere per la costruzione della strada, bisognerà inglobare nel costo della stessa anche il valore residuo della funivia, per la quale non sussisterebbero più le premesse per un suo mantenimento.

#### ATTI PARLAMENTARI

Al punto 2 del messaggio il Consiglio di Stato riprende - senza tuttavia rassegnare formalmente un rapporto all'attenzione del Gran Consiglio - il contenuto degli atti parlamentari presentati nei tempi più recenti: essi rivendicano la realizzazione della strada o almeno l'approfondimento del progetto stradale, la relativa verifica e l'aggiornamento dei costi di costruzione.

Con la presentazione del messaggio in esame e con la soluzione proposta dalla Commissione della gestione la mozione Genazzi e confirmatari del 24.6.1991 è da considerarsi praticamente evasa.

L'iniziativa presentata nella forma elaborata dall'on. Giudici e confirmatari in data 17.4.1989 e successivamente trasformata in mozione il 28.1.1991 conclude proponendo un DL in base al quale lo Stato concede al Comune di Intragna un sussidio pari all'80% dei costi di costruzione della strada Calezzo-Pila e un sussidio

di fr. 300'000.- per l'allestimento dei piani esecutivi (prezzi 1986).

Secondo l'iniziativa del 1989 il costo totale dell'opera ammontava allora a 4,1 milioni di franchi, di cui 3,3 a carico dello Stato. A detta degli iniziattivisti la realizzazione della nuova strada permetterebbe di rinunciare alla copertura dei disavanzi d'esercizio della funivia e, ovviamente, anche agli investimenti necessari per il mantenimento dell'impianto.

La Commissione della gestione, chiamata a preavvisare un messaggio concernente il risanamento della teleferica, non può accogliere le conclusioni della mozione Giudici per i motivi che sono ampiamente descritti alle pagine 2 e 3 del presente rapporto, pena il rinvio del messaggio al Consiglio di Stato e il pericolo di procrastinare ulteriormente o, nella peggiore delle ipotesi, di lasciar cadere nel vuoto sia il risanamento della funivia sia la realizzazione del collegamento stradale.

La Commissione della gestione, convinta che la realizzazione del collegamento stradale rappresenta un problema esclusivamente di competenza comunale, considerato che la rivendicata soluzione "strada" non è comunque realizzabile entro qualche mese, propone la concessione di un credito per un intervento minimo di risanamento al fine di garantire l'esercizio della funivia esistente Intragna-Pila-Costa.

#### CONCLUSIONI

La Commissione della gestione, sulla base delle considerazioni espresse nel presente rapporto, invita il Gran Consiglio ad approvare l'allegato disegno di decreto legislativo concernente la concessione di un credito di fr. 450'000.- per la ristrutturazione della funivia Intragna-Pila-Costa.

Per la Commissione della gestione:

Giorgio Pellanda e Gianfranco Soldati, relatori  
Anastasi - Brenni - Cereda - Donadini -  
Ferrari - Galli - Gendotti - Grandi -  
Masoni - Paglia - Pezzati - Rossi - Salmina R.

Disegno di

## DECRETO LEGISLATIVO

concernente la concessione di un credito di fr. 450'000.- per la ristrutturazione parziale della funivia Intragna-Pila-Costa

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone del Ticino

visti il messaggio 16 febbraio 1993 n. 4065 del Consiglio di Stato e il rapporto 27 maggio 1993 n. 4065 R della Commissione della gestione,

**d e c r e t a :**

### Articolo 1

E' concesso un credito di fr. 450'000.- per la ristrutturazione parziale della funivia Intragna-Pila-Costa.

### Articolo 2

Il credito di cui all'articolo 1 verrà aggiornato al rincaro secondo gli aumenti intervenuti calcolati sulla base dell'indice dei costi della costruzione della Città di Zurigo (preventivo agosto 1992), conformemente ai disposti dell'articolo 25 della legge sulla gestione finanziaria.

### Articolo 3






La spesa va a carico del conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione dei trasporti.

### Articolo 4

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, questo decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.



RISTRUTTURAZIONE DELLA FUNIVIA INTRAGNA-PILA-COSTA

	I	Capacità	Disponibilità nel tempo	Osservazioni
Potenziamento senza automazione	1'060'000		NO	
Potenziamento con automazione parziale	1'260'000		SI (per utenti regolari)	
Potenziamento con automazione totale	1'600'000		SI	. trasporto merci impossibile . riserve da parte dell' Autorità di vigilanza
Sostituzione cabine	290'000		NO	
Sostituzione cabine con automazione parziale	450'000		SI (per utenti regolari)	

Costi da un punto di vista globale

- Ammortamento
  - Interessi
  - Manutenzione/esercizio (disavanzo medio annuo)
- } calcolatori

	fr./anno
Potenziamento senza automazione	176'150
Potenziamento con automazione parziale	170'700
Potenziamento con automazione totale	136'080
<hr/>	
Strada	
I = 5,2 mio fr.	314'000
<hr/>	
I = 3,8 mio fr.	273'500
<hr/>	

Costi per il Cantone

- Ammortamento } calcolatori
- Interessi } calcolatori
- Manutenzione/esercizio (disavanzo medio annuo)

---

	fr./anno
Potenziamento senza automazione	176'150
Potenziamento con automazione parziale	170'700
Potenziamento con automazione totale	136'080
Strada	
contributo cantonale 31% (=1,6 mio fr.) + prestito LIM cantonale	136'000

---

# COSTI PER IL COMUNE DI INTRAGNA

(Con l'applicazione delle prescrizioni LOC)

Gettito d'imposta cantonale 1990  
Moltiplicatore

fr. 1'303'000.-  
80%

	fr/anno	
Funivia	-	
• Strada: I 5,2 mio. 1)	287'400.-	= 22% del gettito imp. cantonale A)
• I 3,8 mio. 1)	211'800.-	= 16,3% del gettito imp. cantonale B)

1) Contributo cantonale secondo L. sulle strade (=31,3%) pari a fr. 1'630'000 (A), rispettivamente fr. 1'210'000 (B).

A) La realizzazione della strada richiederebbe al Comune un aumento del moltiplicatore. Un aumento di 10 punti (ritenuto che il Comune possa percepire anche il contributo di livellamento di pari importo) non sarebbe sufficiente per coprire il maggiore onere.

B) Ritenuto che il Comune possa percepire anche il contributo di livellamento, un aumento del moltiplicatore di 5 punti non sarebbe sufficiente.