

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
 concernente il sussidiamento della costruzione della funivia
 Intragna - Pila - Costa

(del 16 gennaio 1951)

Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,

Le pratiche per la costruzione di una funivia per il trasporto di persone e merci da Intragna alla frazione di Pila e da questa località alla Costa, con eventuale deviazione fino a Calezzo, si iniziarono il 24 ottobre 1946 con una istanza dei promotori indirizzata all'Ufficio cantonale delle bonifiche e del catasto. Nella sua risposta del 13 novembre 1946 l'UBC., accettando l'iniziativa per lo studio, precisava che il problema doveva essere impostato tenendo conto delle decisioni prese a suo tempo dalla Commissione della Gestione circa la necessità del *congiungimento stradale da Intragna a Calezzo* nell'ambito di un raggruppamento dei terreni nella giurisdizione di Intragna per cui si doveva subito scartare l'idea della vagheggiata costruzione di un tratto di funivia dalla Costa a Calezzo. Parimenti l'UBC. accennava alla corrente pratica secondo cui un sussidio cantonale avrebbe potuto essere proposto soltanto se la Confederazione si fosse dichiarata disposta a sussidiare da parte sua il costruendo impianto. I promotori costituivano allora la « Società Cooperativa pro Filovia Intragna » (da notare subito che, a norma di un richiamo 9 maggio 1950 del Dipartimento federale delle poste e ferrovie, il sostantivo « filovia » deve essere mutato in *funivia* al fine di evitare confusioni fra termini ben distinti della legislazione federale) ne fissavano gli statuti il 23 novembre 1946, rinnovandoli il 12 luglio 1947 e facevano studiare un progetto con preventivo di massima che allegavano alla istanza del 28 dicembre 1946. Il progetto veniva esaminato in luogo il 13 giugno 1947 dall'UBC.; in tale occasione, constatato che la progettata funivia risolveva il problema dell'accesso agli abitati di Pila e di Costa, si stabiliva di proporla al Cantone quale opera agricola. A questo proposito va tuttavia osservato che l'interesse agricolo era in parte limitato dal fatto che l'accesso ad altre frazioni od abitati dispersi, od a fondi privati, avrebbe dovuto venire risolto con strade secondarie di raggruppamento.

L'UBC. si dichiarava perciò disposto in principio a sottoporre l'oggetto, con preavviso favorevole, all'Autorità federale chiedendo di ammettere l'opera al beneficio dei sussidi federali, trattandola quale opera agricola isolata; per gli opportuni confronti di spesa chiedeva però che venisse studiato un progetto di massima di una eventuale strada al posto della funivia.

Il progettista veniva pure invitato a presentare un piano di ammortamento delle spese costruttive ed un bilancio d'esercizio.

Nelle susseguenti visite con l'Autorità federale, del 4 luglio e 29 ottobre 1947, era perciò possibile stabilire un confronto di spesa tra una strada Intragna - Pila di m. 2,70 di larghezza e la funivia in esame, in allora preventivata in Fr. 200.000.—.

Visto l'elevato costo della strada e considerato il carattere della zona attraversata, essenzialmente rocciosa ed improduttiva, anche i rappresentanti dell'Autorità federale davano la loro adesione al progetto della funivia. Essi si esprimevano pure nel senso che l'accesso a Calezzo doveva essere creato mediante una strada. Di questo abbiamo già reso edotto codesto Gran Consiglio con messaggio presentato recentemente.

Il piano di finanziamento e d'esercizio della funivia, allestito il 7 luglio 1947, sulla presunzione di spesa di Fr. 200.000.— è allegato a questo messaggio, con gli atti tecnici: esso prevedeva un utile netto annuo di Fr. 830.—; da notare che — a norma dell'art. 3 dello statuto — la società non si prefigge scopi di lucro: se ci fosse realmente un utile esso verrebbe devoluto al Comune per opere di utilità pubblica. Il 28 maggio 1948 il Dipartimento delle pubbliche costruzioni confermava agli interessati l'opportunità di costruire sia la funivia che la strada di Calezzo ed il 9 giugno seguente aveva luogo l'assemblea dei proprietari dei fondi di Calezzo, sul cui esito si esprimeva l'11 marzo 1949 lo scrivente Consiglio di Stato con una lettera indirizzata al Municipio, alla Società funivia ed al Comitato promotore del R.T. e nella quale:

- si confermava il rapporto 28 maggio 1948 del Dipartimento costruzioni;
- si dichiarava di voler condurre parallelamente le pratiche amministrative e tecniche della strada di Calezzo e della funivia;
- si invitano gli interessati a rilasciare una comune dichiarazione nel senso che essi avrebbero cooperato nel migliore dei modi per il conseguimento delle due opere (dichiarazioni poi rilasciate il 21 maggio ed il 5 giugno 1949).

Con ciò, finalmente, il 27 giugno 1949, durante una nuova riunione tenuta ad Intragna, si prendeva atto dell'intervenuto accordo tra il Comitato pro R.T. Calezzo e la Società cooperativa pro funivia, si stabilivano le basi finanziarie delle opere e si indicavano le procedure.

Così creata la base amministrativa delle opere, veniva allestito il progetto di dettaglio della funivia, che porta la data del 31 ottobre 1949.

Il 17 gennaio 1950 tale progetto veniva sottoposto all'Ufficio federale delle bonifiche. Le sue caratteristiche sono chiaramente indicate nella relazione tecnica che alleghiamo e ci esimiamo quindi dal ripetere: constatiamo che sono rispettate le prescrizioni delle ordinanze federali riguardanti la costruzione delle teleferiche del 3 luglio 1934 e del 21 maggio 1946 (funi) ed abbondanzialmente anche quelle del progetto di regolamento per la costruzione e l'esercizio delle funivie del 1. novembre 1948.

L'impianto dovrà però essere autorizzato soltanto sulla base di una concessione cantonale, a cura dello scrivente Consiglio di Stato. (Va notato a tale proposito che sono in corso trattative tra 16 Cantoni per la stipulazione di un concordato intercantonale circa il concessionamento di analoghi impianti).

Interessante il fatto che è stato possibile trovare una soluzione *rettilinea*, cioè senza l'adozione di una stazione d'angolo, includendo semplicemente nel tracciato una stazione intermedia al cavalletto II a quota 546,50 (Pila).

D'altra parte la scelta del sistema a due funi portanti fisse, con doppia fune traente ad anello, ha permesso di prescindere dall'adozione di un freno di sicurezza sulla fune portante.

Il preventivo di Fr. 200.000.— consta delle seguenti poste principali:

— attrezzatura meccanica	Fr. 118.960.—
— opere da capomastro	» 51.845.—
— spese generali	» 29.195.—
	<hr/>
	Fr. 200.000.—

I prezzi sono attendibili e — specie quelli dei lavori edili — sono calcolati con qualche larghezza; il prezzo specifico della filovia viene dunque ad essere di Fr. 190/ml.

In connessione con questo progetto principale, la Società cooperativa pro filovia Intragna, senza alcun speciale preavviso e senza che l'oggetto fosse mai stato discusso, aveva presentato in un secondo tempo anche un progetto sommario per l'esecuzione di una piccola funivia Costa - Cremaso, di carattere agricolo, lunga circa 380 ml. ed utile ad un traffico di 150 kg. viaggio; inizialmente

detta funivia avrebbe dovuto funzionare a contropeso e successivamente sarebbe stata allacciata ad un motore elettrico da situare nella stazione a valle (Costa). Il costo di quest'opera era preventivato in Fr. 12.500.— e lo scopo principale da raggiungere sarebbe stato quello del trasporto quotidiano del latte dai monti a valle. Alleghiamo anche la relazione di massima riguardante questo progetto (allegato D). Gli organi tecnici del Cantone e della Confederazione si sono espressi nel senso che era prematuro entrare nel merito di questo nuovo problema e di concentrare piuttosto l'attenzione e gli sforzi amministrativi e finanziari sull'oggetto principale, attendendone in pari tempo anche l'esito.

Ritornando al progetto principale, rileviamo che la società ha già da tempo fatto acquisto di parte del macchinario occorrente per l'impianto rilevandolo dal servizio liquidazione funivie militari del Gruppo fortificazioni dello Stato Maggiore Generale, a condizioni favorevoli.

A cura dell'Ufficio federale delle bonifiche il progetto è stato sottoposto all'Ufficio federale dei trasporti, il quale ha rilasciato una sua perizia in data 15 febbraio 1950 proponente alcune modifiche di dettaglio. Riveduto il progetto esso è stato quindi approvato definitivamente il 18 marzo 1950 dall'Autorità federale.

L'11 aprile 1950 la Società cooperativa formulava istanza allo scrivente Consiglio di Stato per la dichiarazione della pubblica utilità dell'opera. A cura del Dipartimento delle pubbliche costruzioni ed a norma della legge di espropriazione del 16 gennaio 1940 (art. 17 e segg.) gli atti venivano pubblicamente esposti dal 19 aprile al 18 maggio 1950.

Non venivano insinuati ricorsi.

E' attualmente in via di elaborazione il decreto di pubblica utilità che verrà pubblicato sul F. U. e intimato a tutti gli interessati, che avranno facoltà di ricorso al Gran Consiglio. Dopo di che e una volta ottenuto il sussidiamento, si farà luogo alla quindicinale esposizione degli atti di espropriazione (art. 22 e segg. della legge citata).

Terminata tale procedura rilasceremo la formale concessione prevista dalla legge sulle funi metalliche del 3 dicembre 1912.

Come risulta dall'esposizione delle laboriose pratiche svolte, possiamo concludere che il problema della economicità della funivia Intragna - Pila - Costa è stato da noi accuratamente vagliato anche in contrapposto alle altre possibili soluzioni tecniche.

Il confronto della spesa per la funivia con il costo delle strade parla a favore della prima: evidentemente però le spese di manutenzione e d'esercizio saranno gravose, ma il piano finanziario sottopostoci, che dovrà da noi venir approvato dopo lo stanziamento del sussidio e dopo il rilascio della concessione, indica che vi è la possibilità di una soluzione accettabile soltanto alla condizione che le spese annue per l'ammortamento del debito ed il pagamento degli interessi passivi non siano più elevate di quanto previsto.

Il Comune di Intragna ed il Patriziato concorreranno al finanziamento della funivia, così come lo farà l'Associazione federale dell'aiuto ai Comuni di montagna, che ha già decretato un contributo che varierà da un minimo di Fr. 5.000.— ad un massimo di Fr. 8.000.—.

Dato quanto precede, vi invitiamo a voler dare la vostra adesione all'annesso disegno di decreto legislativo.

Vogliate gradire, onorevoli Signori Presidente e Consiglieri, i sensi del migliore ossequio.

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente:

Galli

Il Cons. Segr. di Stato:

Bernasconi

DECRETO LEGISLATIVO

concernente la costruzione e il sussidiamento della funivia
Intragna - Pila - Costa

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 16 gennaio 1951 n. 287 del Consiglio di Stato,

decreta:

Art. 1. — E' approvato il progetto per la costruzione della funivia Intragna - Pila - Costa.

Art. 2. — A favore di quest'opera, da eseguire per conto della Società Cooperativa pro funivia a Intragna, è stanziato un sussidio straordinario del 30 % netto, sulla spesa prevista in Fr. 200.000.— al massimo Fr. 60.000.—.

Quest'importo sarà prelevato dalla voce «miglioramento del suolo ed opere agricole», del bilancio preventivo del Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

Art. 3. — I lavori saranno eseguiti sotto la direzione dell'Ufficio delle bonifiche e del catasto, previa approvazione del capitolato, dei moduli d'offerta e ratifiche delle delibere da parte del competente Dipartimento.

Art. 4. — Il sussidio sarà versato in base alla liquidazione debitamente approvata, ad opera finita e collaudata.

Art. 5. — La Società Cooperativa dovrà allestire un regolamento che disciplini il finanziamento, l'esercizio e la manutenzione della funivia.

Il regolamento dovrà essere sottoposto al Consiglio di Stato per l'approvazione, unitamente al piano di ammortamento della spesa di costruzione ed al piano di finanziamento delle spese di esercizio e di manutenzione.

Art. 6. — L'opera dovrà essere mantenuta in perfetta efficienza e la Società è tenuta a provvedere alla costante e buona manutenzione secondo quanto indicherà il decreto di concessione.

Il Dipartimento delle pubbliche costruzioni eserciterà il controllo sul funzionamento e la manutenzione.

Art. 7. — La funivia è inalienabile senza il consenso del Consiglio di Stato.

Art. 8. — Il presente decreto sarà pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed ha effetto con lo stanziamento del sussidio federale.