MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
concernente l'approvazione del progetto e il sussidiamento
della costruzione della funivia Verdasio - Rasa

(del 15 giugno 1956)

Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,

Abbiamo il piacere di sottoporvi per esame, approvazione e sussidiamento l'incarto tecnico ed il preventivo concernenti la costruzione di una funivia collegante la stazione FRT Verdasio al Comune di Rasa.

Rasa, l'unico Comune del Cantone ancora privo di accesso carreggiabile, sito sulla sponda destra delle Centovalli, ha reiteratamente invocato l'aiuto dello Stato per ottenere la costruzione di una strada che lo colleghi alla rete cantonale. Per la grande distanza che separa l'abitato di Rasa dagli altri paesi del fondovalle e per la natura rocciosa e difficile del pendio destro del bacino della Melezza, questa soluzione si dimostrò praticamente irrealizzabile: essa sarebbe costata oltre un milione di franchi.

Il Comune propose allora lo studio di un collegamento a mezzo funivia per trasporto di persone e merci. Ricapitoliamo, per sommi capi, la lunga serie di richieste, esami, sopralluoghi, che risalgono in parte al lontano 1928.

Sulla base delle prime istanze del Comune, vennero anzitutto esaminate varie soluzioni di allacciamenti stradali. Si studiarono i tracciati Corcapolo-Rasa - ponte di Intragna - Rasa e, più recentemente, in relazione al raggruppamento terreni di Palagnedra, l'allacciamento Palagnedra - Bordei - Rasa. Tracciati però molto difficili e costosi sia per la costruzione sia per la manutenzione e la calla-neve. Già dal 1937, a lato della soluzione stradale, si pose mano allo studio di un allacciamento con filovia e vennero successivamente prospettati i collegamenti: Corcapolo - Rasa, Sassalto - Rasa, Verdasio - Rasa con progetti da Fr. 80.000,— (1939), 356.000,— (1946) e 236.000,— (1950). In definitiva, a dipendenza di una decisione presa in occasione del sopralluogo esperito a Palagnedra per l'esame del raggruppamento terreni dalla Commissione della Gestione, i Consiglieri di Stato onorevoli Celio e Janner, in una riunione tenuta a Bellinzona con i rappresentanti del Comune, concordarono di far allestire un nuovo progetto e preventivo per una funivia partente dalla stazione ferroviaria di Verdasio. Questa soluzione è senza dubbio da considerare la migliore, sia dal punto di vista tecnico che da quello finanziario e venne pure approvata dall'Ufficio federale delle bonifiche.

L'incarico di allestire il progetto venne commesso all'ing. Von Ins di Zurigo. Ne daremo più avanti i dettagli tecnici.

Per poter basare il preventivo su dati attendibili abbiamo già proceduto alla messa in appalto delle opere edili ed elettromeccaniche. Sono stati intrapresi inoltre i passi necessari presso Enti ed Associazioni al fine di ottenere i necessari contributi. Il piano di finanziamento si presenta come segue:

Uscite

1) energia 20 kwh/g. a 0,05	= Fr. 1,—	
lubrificanti	= Fr. 3,—	
altro materiale	= Fr. 0,50	
	al giorno = Fr. 4,50 x 300 giorni	= Fr. 1.350,—
2) stipendio impiegato a Valle (a parziale carico FRT)		
Fr. 100,— al mese x 12 mesi		= Fr. 1.200,—
3) stipendio impiegato a monte : Fr. 300,—/mese x 12 mesi		= Fr. 3.600,—
4) assicurazioni e spese generali		= Fr. 1.800,—
5) ammortamento cordine traenti in cinque anni (Fr. 5.000,—)		= Fr. 1.000,—
6) ammortamento cordine portanti in venti anni (Fr. 15.000,—)		= Fr. 750,—
7) ammortamento parte meccanica e motori in 20 anni (Fr. 50.000,—)		= Fr. 2.500,—
8) manutenzione stazioni, linea, parte elettrica (Fr. 20.000,—)		= Fr. 1.500,—
9) ammortamento vetustà opere murarie		= Fr. 1.000,—
10) interessi passivi ed ammortamento capitale (34.500,— x 6 %)		= Fr. 2.170,—
11) imprevisti diversi		= Fr. 1.580,—
	Totale uscite previste : annue	Fr. 18.450,—

Si rileva quindi che resta scoperto un importo di Fr. 34.500,— per la costruzione, da coprire mediante mutuo presso un Istituto di credito (Banca dello Stato) e che il conto d'esercizio — computati gli ammortamenti e la manutenzione — presenta un deficit di Fr. 6.000,—.

SITUAZIONE ECONOMICA COMUNALE

E' risaputo che Rasa è uno dei più piccoli e più poveri Comuni del Cantone. Fino al 1864 faceva parte del Comune di Palagnedra e, in quell'anno, si staccò costituendosi Comune autonomo. Il Patriziato rimase invece unito, com'era all'origine. Secondo il censimento 1950, Rasa conta 38 abitanti. Ne aveva 83 nel 1870, vale a dire che la popolazione si è ora più che dimezzata.

Intraprendendo l'opera della funivia, abbiamo chiesto un rapporto all'Ispettorato dei Comuni sulla situazione e sulle possibilità di Rasa. Nel suo rapporto del 3 febbraio 1956, l'Ispettorato ci fa conoscere che le uscite del piccolo Comune assommano a Fr. 3.400,—/3.500,— ca. annualmente; le entrate extra-fiscali si valutano sui Fr. 250,— annui per cui il fabbisogno da prelevare a mezzo imposta si aggira sui Fr. 3.200,—. Ne segue che il Comune non può certamente sobbarcarsi gli oneri di manutenzione e di esercizio della filovia. E' bensì vero che esso potrà far calcolo sul riparto delle imposte OFIMA, stabilito per il 1954 — salvo eventuali procedure di ricorso — in Fr. 2.406,10 e presunto in Fr. 2.900,— ca. per il 1955, ma non bisogna dimenticare che Rasa dovrà far fronte ad una serie di altri problemi : risanamento dell'abitato, acqua potabile, fognatura, raggruppamento, opere che incideranno profondamente sulle sue magre risorse.

Il Patriziato, da parte sua, è già gravato da non indifferenti oneri per il raggruppamento terreni di Palagnedra e sarà chiamato a contribuire anche a quello di Rasa; per la filovia, come rilevasi dal piano di finanziamento precedentemente esposto, ha stanziato un contributo di Fr. 15.000,—.

Considerata questa situazione, ci siamo convinti della necessità di dare un aiuto massimo al Comune prospettando le misure seguenti :

- a) concessione di un sussidio del 35 % per le spese di costruzione;
- b) concessione di un contributo di Fr. 15.000,— dai crediti forestali per i vantaggi che la funivia offrirà alla gestione dei boschi;
- c) concessione della garanzia sul deficit di esercizio fino ad un importo annuo massimo di Fr. 6.000,—;
- d) concessione della fidejussione dello Stato sul mutuo bancario di Fr. 34.500,— destinato a coprire le spese di costruzione alle condizioni stabilite in una speciale convenzione da stipularsi tra il Consiglio di Stato ed il Comune (pegno ipotecario di I. grado sull'impianto).

Il disavanzo d'esercizio fino ad un importo massimo di Fr. 6.000,— verrà naturalmente pagato dallo Stato soltanto dopo attento controllo della gestione e ritenuto che, in caso di esercizio attivo, il Comune dovrà rimborsare a poco a poco i sussidi ed i contributi ricevuti dal Cantone e dalla Confederazione. Questa norma è sempre applicata anche dalla Confederazione e venne già prevista nel sussidiamento federale della filovia Intragna - Pila - Costa. Riteniamo l'importo di Fr. 6.000,— giustificato dal fatto che, se si fosse costruita la strada, l'onere di manutenzione e di calla-neve si sarebbe rilevato, per lo Stato, molto maggiore.

NOTE TECNICHE

Esaminiamo ora brevemente l'aspetto tecnico del problema.

Verrà costruita una funivia per il trasporto misto di persone e merci in base alle norme dell'apposito concordato intercantonale.

Il carico massimo tollerato sarà di 400 kg. e quattro sarà il numero massimo delle persone ammesse per ogni viaggio in ogni direzione. La funivia si svilupperà su un tracciato rettilineo di 1.130 metri con un dislivello tra le stazioni di 367 metri.

La stazione a valle sarà situata all'altezza dei binari della stazione di Verdasio (quota 530), quella a monte, sul terrazzo prospiciente alle case di Rasa, in bellissima situazione panoramica, a quota 897 m. s. m.

Avremo due funi portanti ϕ 27 mm di costruzione speciale (carico di rottura 49,2 t.) e una fune traente ϕ 14 mm (tensione rottura 12,6 t.); esse saranno ancorate a monte e a valle. La stazione motrice sarà a Rasa, azionata da un motore elettrico di 25 PS (a 50 periodi e 1.440 giri/minuto); essa conterà essenzialmente di un sistema di trazione a due ruote su cuscinetti a sfere provvisto di freno meccanico e magnetico (quest'ultimo entrerà in funzione automaticamente in caso di mancanza di forza, di eccesso di velocità o di eccessivo prelievo d'energia).

Il posto di comando avrà un indicatore per le cabine ed i necessari interruttori principali e secondari di sicurezza; in più le segnalazioni acustiche e visive necessarie.

La funivia di Rasa avrà soltanto due piloni di 14 m. a ferri profilati su fondazioni in calcestruzzo. Circoleranno contemporaneamente:

1 cabina per il trasporto di 4 persone sedute in un senso, ed 1 carrello per il trasporto di materiale e bestiame minuto nell'altro senso.

Le due stazioni saranno collegate da una linea telefonica propria; nelle cabine e nella stazione a monte si troverà inoltre un certo equipaggiamento di materiale di salvataggio; tutti gli impianti saranno protetti contro i fulmini.

Le opere edili saranno in cemento armato con murature in mattoni di cotto e tetto di legno coperto di tegole: si avrà la massima cura per la salvaguardia delle bellezze naturali e dell'estetica.

Il preventivo di spesa, allestito sulla scorta dei risultati dell'appalto delle opere edili e meccaniche, assumerà la forma indicata nel piano di finanziamento che precede.

E' con vivo piacere che presentiamo all'Autorità legislativa questo messaggio a conclusione delle lunghe pratiche per la realizzazione di un accesso al Comune di Rasa, unico nel Cantone, come già detto, che ne sia ancora privo. La soluzione prospettata, come abbiamo già fatto rilevare nelle premesse, è per il Cantone la meno onerosa.

Invitandovi a dare la vostra approvazione all'annesso disegno di decreto legislativo, vi preghiamo di gradire i sensi del nostro migliore ossequio.

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

Canevascini

Il Cons. Segr. di Stato :

Stefani

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente la costruzione ed il sussidiamento della funivia
Stazione FRT Verdasio - Rasa

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 15 giugno 1956 n. 631 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — Il progetto per la costruzione della funivia Stazione FRT Verdasio — Rasa è approvato.

Art. 2. — A favore del Comune di Rasa, ente esecutore, per la costruzione dell'opera menzionata, è stanziato un sussidio del 35 % sull'importo preventivo di Fr. 270.000,—, pari a un massimo di Fr. 94.500,—.

Questo importo sarà portato in aumento del credito della voce « miglioramento del suolo ed opere agricole » del bilancio preventivo Dipartimento pubbliche costruzioni.

Art. 3. — Lo Stato assume la copertura dell'eventuale disavanzo d'esercizio fino ad un importo massimo di Fr. 6.000,—, da prelevare dai crediti di preventivo del Dipartimento delle pubbliche costruzioni, voce « manutenzione ordinaria ».

Art. 4. — Il Municipio di Rasa allestirà un regolamento che disciplini lo esercizio e la manutenzione della funivia, a norma delle disposizioni del concordato intercantonale. Il Regolamento sarà 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 manutenzione.

Art. 5. — I lavori saranno eseguiti sotto la direzione dell'Ufficio delle bonifiche fondiari e del catasto, previa approvazione del capitolato d'appalto, dei moduli d'offerta e ratifica delle delibere da parte del competente Dipartimento.

Art. 6. — Lo Stato eserciterà la sorveglianza amministrativa sulla gestione della funivia, a cura del Dipartimento dell'interno, Ispettorato dei Comuni.

In caso di esercizio attivo, dopo computate le normali spese di manutenzione ed ammortamento, l'eccedenza dovrà essere riversata al Cantone e alla Confederazione fino a copertura dell'importo dei sussidi e contributi versati.

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

Le disposizioni di cui all'art. 3 e 6 sono vincolanti solo in quanto la funivia continui ad essere gestita dall'Amministrazione comunale. In caso di trasferimento di proprietà, che dovrà essere preventivamente autorizzato, l'autorità sussidiante si riserva di chiedere la retrocessione totale o parziale dei sussidi e contributi versati.

Art. 8. — L'opera dovrà essere mantenuta in perfetta efficienza e il Comune è tenuto 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. 9. — Il presente decreto entra in vigore con la pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi e ha effetto con lo stanziamento del sussidio federale.