

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio
concernente l'approvazione del progetto e del preventivo e il sussidiamento
delle opere di sistemazione della funivia Intragna - Pila - Costa

(del 1. marzo 1968)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Il 1. febbraio 1951 codesto Gran Consiglio approvava le proposte da noi formulate con messaggio n. 287 del 16 gennaio 1951 e concedeva un sussidio di franchi 60.000,—, pari al 30 % della spesa preventivata in Fr. 200.000,—, per la costruzione della funivia Intragna - Pila - Costa.

Quest'impianto era stato proposto per risolvere una volta tanto il problema dell'accesso alle frazioni di Pila e Costa, da molti anni sul tappeto e non mai risolto, stante la povertà degli enti interessati e le difficoltà topografiche della zona; s'era infatti prospettata per molto tempo la costruzione di una strada carreggiabile, il cui costo, date le difficoltà del terreno, risultava tuttavia sproporzionato all'importanza economica della zona.

L'idea di collegare le due frazioni al piano con una funivia venne fatta sua dall'Ufficio federale delle bonifiche e la soluzione venne quindi avviata in tale senso.

Ottenuti i sussidi cantonali e federali nella misura complessiva del 60 %, l'impianto venne messo in cantiere e fu collaudato l'11 settembre 1953.

L'importo dei lavori ammontò a Fr. 263.307,50 con un sorpasso di Fr. 63.307,50 sul preventivo sussidiato, sorpasso dovuto al rincaro ed all'esecuzione di alcuni lavori supplementari.

Con decisione dell'8 novembre 1955, il Gran Consiglio approvò il consuntivo ed accordò un sussidio suppletorio del 30 % sulla maggior spesa sussidiabile, accertata in Fr. 56.000,—, ossia Fr. 16.800,—; l'Ufficio federale delle bonifiche assegnò analogo sussidio federale, in data 31 gennaio 1956.

L'esercizio della funivia incontrò subito difficoltà finanziarie, poichè le entrate erano insufficienti a coprire le spese vive e tanto meno permettevano di costituire una riserva per il rinnovo dell'impianto.

Nel 1961 la Società richiese un aiuto ricorrente, analogamente a quanto concesso per la funivia Verdasio - Rasa, a parziale copertura del deficit d'esercizio.

Accogliendo l'istanza, con messaggio n. 977 dell'11 luglio 1961, vi facemmo proposta di accordare l'aiuto richiesto, sotto forma di un contributo annuo di franchi 6.000,— pari a quello concesso nel 1956 per la funivia di Rasa.

La nostra proposta venne da voi approvata, con il decreto legislativo dell'11 luglio 1961.

Malauguratamente anche questo nuovo contributo dello Stato si rivelò insufficiente, per cui la situazione finanziaria della Società non fece che peggiorare di anno in anno.

A questo punto è d'uopo fare una parentesi per ricordare qual'è la situazione della funivia Verdasio - Rasa che ha suppergiù le stesse caratteristiche tecniche ed economiche, nonchè i provvedimenti adottati dallo Stato a suo riguardo. Essi hanno fatto oggetto di un altro messaggio sottopostovi in data 9 dicembre 1966.

L'impianto, costruito nel corso del 1957, venne collaudato nel gennaio del 1958 ed il consuntivo finale ammontò a Fr. 310.190,40, con una maggior spesa, rispetto al preventivo approvato, di Fr. 40.190,40, causata dall'esecuzione di lavori completivi e dagli aumenti ufficiali sul costo della mano d'opera e dei materiali.

Il messaggio concernente questa spesa suppletoria vi venne sottoposto nel febbraio 1961 e la stessa venne messa al beneficio del sussidio cantonale con decreto legislativo del 19 aprile 1961.

In questo messaggio avevamo già accennato alle difficoltà finanziarie incontrate nell'esercizio della funivia, i cui conti, per il 1959, primo intero anno di attività dell'impianto, chiudevano con un disavanzo d'esercizio di Fr. 10.178,70, coperto solo parzialmente dal contributo annuale di Fr. 6.000,— versato dallo Stato.

A quell'epoca non si ritenne opportuno aumentare detto contributo, in quanto non si avevano ancora a disposizione i risultati di diverse gestioni annuali e perchè si prevedeva una stabilizzazione del bilancio, a seguito della diminuzione del debito bancario e degli interessi passivi, determinata dall'incasso totale dei sussidi cantionali e federali.

Purtroppo questa previsione non si avverò ed il deficit d'esercizio, malgrado il raddoppio degli introiti lordi, andò gradatamente aumentando di anno in anno, come risulta dal seguente specchietto:

	<i>Perdita d'esercizio</i>	<i>Contributo cantonale</i>	<i>Disavanzo</i>
	Fr.	Fr.	Fr.
1959 :	10.178,70	6.000,—	4.178,70
1960 :	13.168,95	6.000,—	7.168,95
1961 :	13.336,30	6.000,—	7.336,30
1962 :	14.717,41	6.000,—	8.717,41
1963 :	15.881,90	6.000,—	9.881,90
1964 :	12.160,15	6.000,—	6.160,15
1965 :	15.710,10	6.000,—	9.710,10

Tenuto conto che il Comune di Rasa si trovava in regime di compensazione intercomunale e che le sue condizioni finanziarie non gli permettevano di assumere a proprio carico gli oneri dipendenti dall'esercizio della funivia — costruita in sostituzione di una strada cantonale — codesto Gran Consiglio, aderendo alla nostra proposta, decideva, con il decreto legislativo del 9 maggio 1967, che il disavanzo annuo della funivia (esercizio e ammortamento - rinnovo) venisse assunto dallo Stato.

Da notare che, a partire dal gennaio 1958, la gestione della funivia venne affidata alla FART.

Ritornando alla funivia Intragna - Pila - Costa rileviamo che, in base alla contabilità della Società, il deficit d'esercizio è aumentato negli anni come segue:

	<i>Deficit di esercizio :</i>	<i>Contributo cantonale :</i>	<i>Disavanzo annuo :</i>	<i>Saldo passivo totale :</i>
1957				32.502,68
1958	10.224,95		10.224,95	42.727,63
1959	4.199,45		4.199,45	46.927,08
1960	3.786,33		3.786,33	50.713,41
1961	6.154,03	6.000,—	154,03	50.867,44
1962	6.007,95	6.000,—	7,95	50.875,39
1963	7.358,65	6.000,—	1.358,65	52.234,04
1964	12.179,80	6.000,—	6.179,80	58.413,84
1965	13.138,37	6.000,—	7.138,37	65.552,21
1966	10.363,84	6.000,—	4.363,84	69.916,05
Totale	73.413,37	36.000,—	37.413,37	

Da notare che nel bilancio allestito al 31 dicembre 1966, il saldo passivo generale figura di Fr. 75.916,05, in quanto il contributo dello Stato per il 1966 non è stato ancora versato.

La società si è rivolta a questo Consiglio nel 1966, prospettando le proprie difficoltà, causate, oltre che dalla situazione finanziaria deficitaria ed in continuo peggioramento, dal cattivo stato dell'impianto che è in funzione ormai da quasi 15 anni.

Durante i regolari sopralluoghi di verifica, l'organo di sorveglianza, ossia l'Ufficio di controllo delle teleferiche del concordato intercantonale, ha infatti constatato la necessità inderogabile di rinnovare la parte tecnica per ragioni di sicurezza ed ha quindi comunicato alla società che l'impianto sarà messo fuori esercizio a partire dal mese di marzo del 1968, se non verranno eseguiti gli indispensabili lavori di risanamento.

Inizialmente era anzi stata fissata la data del 1. ottobre 1967 per l'inizio dei lavori di riassetto della funivia, data prorogata in seguito a fine febbraio 1968, alla condizione tuttavia che il traffico venisse limitato al minimo indispensabile e cioè al solo movimento relativo agli abitanti della zona.

Il preventivo di spesa fatto allestire per il rifacimento della parte tecnica dell'impianto ammonta a Fr. 250.000,—; si tratta in particolare di:

A. Opere elettro meccaniche:

1) sostituzione funi portanti e di tensione	Fr. 35.800,—
2) sostituzione attrezzatura di sostegno	Fr. 28.000,—
3) rinnovamento attrezzatura stazione a valle	Fr. 22.000,—
4) rinnovamento attrezzatura stazione a monte	Fr. 38.000,—
5) sostituzione cabina ed attrezzatura di trasporto	Fr. 32.000,—
6) telefono ed impianto di segnalazione	Fr. 18.000,—
7) impianto di salvataggio	Fr. 2.000,—
8) diversi e progetto parte tecnica	Fr. 13.000,—
	Fr. 188.800,—

deduzione per spese relative alla
sostituzione di elementi logorati

Fr. 5.300,—

totale A

Fr. 183.500,—

B. Opere da capomastro:

alla stazione di partenza ed arrivo
ed alla stazione intermedia di Pila
deduzione per opere di manutenzione

Fr. 30.000,—

Fr. 6.000,—

totale B

Fr. 24.000,—

C. Direzione lavori:

Fr. 10.500,—

D. Diversi ed imprevisti:

Fr. 32.000,—

Totale generale

Fr. 250.000,—

Siccome l'Autorità federale ha sussidiato l'impianto, il problema del sussidamento della spesa dei nuovi lavori è stato discusso con l'Ufficio federale delle bonifiche.

E' stata innanzitutto posta la questione a sapere se, invece di riattare la funivia, non era più opportuno costruire una strada di accesso che avrebbe meglio servito i terreni e gli interessi di tutta la zona.

Questa soluzione venne tuttavia accantonata, in quanto l'esecuzione, da im-

stare con il raggruppamento terreni, avrebbe richiesto almeno 3 anni, mentre che la funivia verrebbe messa immediatamente fuori uso, con la conseguenza di privare le frazioni di Pila e Costa del collegamento con il fondo valle. Il costo relativo sarebbe stato del resto eccessivo.

Il progetto di rinnovamento della funivia è stato sottoposto per esame all'Ufficio federale delle bonifiche, il quale in data 27 settembre 1967 si è dichiarato in linea di massima disposto a proporre l'assegnazione di un contributo federale del 30 % a favore del rinnovamento dell'impianto esistente.

Aderendo all'opinione dell'Ufficio federale delle bonifiche, anche il nostro Ufficio cantonale ha approvato la soluzione della sistemazione e vi proponiamo pertanto di concedere a questi lavori un sussidio cantonale del 30 %, pari a franchi 75.000,—.

GERENZA DELLA FUNIVIA

Finora la gestione è stata curata dalla Società stessa proprietaria, la quale ha assunto il personale necessario.

Questa soluzione dà luogo ad inconvenienti perchè è difficile per la società trovare personale idoneo, soprattutto dal lato elettromeccanico, da assumere in pianta stabile. E' già per questo motivo che la funivia Verdasio - Rasa è stata affidata alla FART, la quale dispone più facilmente degli operai qualificati necessari.

Il comitato stesso della società funivia di Intragna ha fatto i passi necessari presso la direzione della FART, perchè quest'ultima assuma pure l'esercizio della funivia di Pila e Costa.

La FART si è espressa in linea di massima in senso favorevole a condizione che i disavanzi contabili e d'esercizio vengano coperti dalla società o dallo Stato.

La FART si è anche espressa nel senso di ampliare l'impianto in modo da poterlo dotare di cabine di otto persone anzichè di quattro come finora, per adeguare meglio la funivia alle necessità della stagione turistica. La spesa necessaria sarà di Fr. 80.000,— circa e verrebbe assunta dalla FART.

Attualmente la società della funivia ha un debito di circa Fr. 70.000,—. I nuovi lavori costano Fr. 250.000,— e, ammesso che beneficino di un sussidio cantonale del 30 % e di pari sussidio federale, rimarranno a carico della società Fr. 100.000,— il che porterà il debito complessivo a Fr. 170.000,—.

Per quanto concerne il deficit probabile d'esercizio la società ci ha sottoposto in data 26 maggio 1967 un computo dal quale appaiono le seguenti cifre:

entrate viaggiatori e merci	Fr. 40.580,—
stipendi, imposte, materiale, affitti, energia, lubrificazioni, manutenzione, ecc.	Fr. 34.945,—
ammortamenti	Fr. 15.500,—
fondo rinnovamento funi	Fr. 1.750,—
interessi sul debito esistenti	Fr. 3.950,—
	Fr. 56.145,—
Deficit annuo presunto	Fr. 15.565,—

Dal canto suo la FART il 16 novembre 1967 ha calcolato il deficit in Fr. 13.500,— esclusi gli interessi sui debiti (escludendo questa spesa dal computo della società si hanno Fr. 11.615,—).

E' ovvio che per mettere su basi realistiche il finanziamento dell'impianto lo Stato deve assumere l'eventuale disavanzo d'esercizio, come concesso per la funivia Verdasio - Rasa.

Come detto, le pratiche per la cessione della gestione della funivia alla FART sono in corso. Riteniamo che il Cantone debba condizionare l'assegnazione del

sussidio alla positiva conclusione di tali pratiche per garantire nel miglior modo l'esercizio regolare della funivia e la creazione del fondo di rinnovamento che permetta di sostituire tempestivamente le parti elettro-meccaniche più deteriorabili, secondo le severe prescrizioni di sicurezza che presiedono all'esercizio di questi impianti sorvegliati costantemente dall'Ufficio speciale del concordato intercantonale.

Così esposto il problema, vi invitiamo a voler approvare l'annesso disegno di decreto legislativo.

Vogliate gradire, onorevoli signori Presidente e Consiglieri, l'espressione del migliore ossequio.

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

B. Celio

p. o. Il Cancelliere :

A. Crivelli

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente il sussidiamento delle opere di sistemazione
della funivia Intragna - Pila - Costa

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 1. marzo 1968 n. 1505 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — Il progetto e preventivo per la sistemazione della funivia Intragna - Pila - Costa è approvato.

Art. 2. — A favore di quest'opera, da eseguire per conto della Società funivia di Intragna, è stanziato un sussidio cantonale del 30 % sulla spesa prevista in Fr. 250.000,—, ossia al massimo Fr. 75.000,—.

Quest'importo sarà portato a carico della voce « miglioramento del suolo ed opere agricole » del bilancio preventivo del Dipartimento dell'economia pubblica.

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

Art. 4. — L'eventuale disavanzo d'esercizio della funivia sarà assunto annualmente, a partire dalla gestione 1968, dallo Stato ed il relativo importo è da prelevare dai crediti del Dipartimento delle pubbliche costruzioni, voce « soccorso alle imprese di trasporto ».

Art. 5. — Il versamento dei contributi cantonali è subordinato all'assunzione dell'esercizio dell'impianto da parte delle Ferrovie e Autolinee Regionali Ticinesi (FART) in Locarno. Le pratiche per la cessione della gestione della funivia dovranno essere concluse dalla società funivia di Intragna con la FART entro il 30 giugno 1968.

Art. 6. — Le altre condizioni previste dai decreti legislativi 1. febbraio 1951, concernente la costruzione della funivia di Intragna e 11 luglio 1961, concernente l'assunzione del disavanzo d'esercizio da parte dello Stato, sono confermate.

Art. 7. — Il presente decreto non essendo di carattere obbligatorio generale entra in vigore con la pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.
