MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio
concernente l'ammmodernamento e il potenziamento
della funivia Verdasio - Rasa

(del 22 maggio 1978)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

In base al decreto legislativo adottato dal Gran Consiglio l'11 luglio 1956, il Cantone ha accordato all'allora comune di Rasa un sussidio per la costruzione di una funivia tra la stazione FART di Verdasio e Rasa.

Le motivazioni che hanno spinto l'Autorità cantonale a istituire un collegamento a mezzo funivia per il trasporto di persone e merci sono esposte nel messaggio del Consiglio di Stato al Gran Consiglio del 15 giugno 1956, nonché nel relativo rapporto della Commissione della gestione del 6 luglio 1956.

Il contributo cantonale per la realizzazione dell'opera, la cui spesa era preventivata in Fr. 270.000,—, è stato fissato nella misura del 35 %. In considerazione del fatto che la funivia permette di risparmiare le spese di manutenzione di una strada carrozzabile, il Cantone si è pure assunto la copertura, fino a un importo di Fr. 6.000,—, di eventuali disavanzi d'esercizio.

La funivia, costruita nel 1957, è stata collaudata nel gennaio del 1958. La spesa, secondo il consuntivo finale, è stata di Fr. 310.190,40. La maggior spesa di Fr. 40.190,40 — dovuta in modo particolare all'aumento dei costi della manodopera e dei materiali — è stata messa al beneficio del sussidio cantonale con decreto legislativo del 19 aprile 1961.

Nel 1958, per incarico dell'Autorità cantonale, la FART ha assunto la gestione della funivia, non essendo il comune di Rasa in grado di assicurare il servizio dell'impianto. Più tardi, con decreto legislativo del 9 maggio 1967, lo Stato si è impegnato a coprire i disavanzi d'esercizio della funivia, indipendentemente dal loro ammontare. E' stato cioè tolto il limite di 6.000 franchi.

Il movimento viaggiatori e merci si è sviluppato nel seguente modo :

	<i>persone trasportate</i>	<i>merci (t)</i>
1958	12.398	18,9
1960	10.098	10,0
1965	17.681	196,0
1970	28.251	51,5
1975	32.555	197,6

Le cifre sopra esposte indicano che il traffico viaggiatori è triplicato nel periodo 1960/1975. Anche il trasporto di merci — dovuto quasi esclusivamente a nuove costruzioni e alla riattazione di vecchi stabili — ha fatto registrare un aumento sensibile a partire dal 1960.

Nel 1976 sono stati trasportati 32.842 viaggiatori e 344,2 tonnellate di merci.

Durante i mesi estivi di punta (luglio-agosto) il numero delle persone trasportate (ascesa e discesa), risulta dell'ordine di 5.300 viaggiatori circa, ciò che corrisponde a una media giornaliera pari a 175 utenti. Nei mesi invernali (da novembre a marzo), la frequenza media è di circa 30 persone al giorno.

Per quanto concerne i risultati finanziari dell'esercizio 1976, è da rilevare che il conto d'esercizio chiude con Fr. 65.970,— alle entrate e Fr. 94.663,— alle uscite. Risulta pertanto un disavanzo di Fr. 28.693,—.

I risultati degli ultimi anni sono stati i seguenti :

— 1965	Fr. 15.710,10	— 1971	Fr. 21.446,45
— 1966	Fr. 16.983,70	— 1972	Fr. 37.761,05
— 1967	Fr. 19.429,55	— 1973	Fr. 44.072,90
— 1968	Fr. 12.977,35	— 1974	Fr. 49.907,—
— 1969	Fr. 13.962,95	— 1975	Fr. 60.383,30
— 1970	Fr. 25.446,45	— 1976	Fr. 28.692,35

Nell'agosto '77 lo speciale organo di controllo del concordato intercantonale per le teleferiche e per le sciovie ha invitato il Cantone a procedere, prima della stagione estiva 1978, all'ammodernamento dell'intero impianto per ragioni di sicurezza (cabina di salvataggio, telefoni e apparecchiature nelle cabine, isolamento della fune traente, sostituzione della parte motrice, innalzamento del pilone n. 1, segnalazione aerea). Inoltre, il citato organo di controllo ha chiesto al Cantone se riteneva opportuno prevedere contemporaneamente il raddoppio della capacità delle cabine da 4 a 8 persone.

Il Dipartimento delle pubbliche costruzioni ha preso tempestivamente contatto con il Municipio di Intragna e con la direzione della FART per l'esame del problema del raddoppio della capacità delle cabine. L'esame ha messo anzitutto in evidenza che a breve e a media scadenza la funivia resterà comunque l'unico mezzo per raggiungere Rasa. L'alternativa di un allacciamento stradale, anche soltanto nella forma di una strada forestale — sono state esaminate le possibilità da Golino-Cortasca e da Palagnedra-Bordei — non potrà per parecchio tempo essere considerata, già per ragioni di ordine finanziario.

D'altra parte la funivia — nello stato attuale — sembra aver raggiunto, almeno nel periodo estivo, il limite delle proprie capacità di trasporto. Nel periodo estivo si verificano infatti lunghi tempi di attesa per i viaggiatori che chiedono di essere trasportati.

E' accertato che attualmente la funivia può in media trasportare 40 persone all'ora. Ciò significa, per esempio, che bisogna calcolare più di un'ora per trasportare una comitiva composta da 50 persone (scolarlesche, gruppi turistici, ecc.). E' inoltre importante sottolineare il fatto che nei mesi estivi il villaggio di Rasa è regolarmente abitato da almeno 200 persone, ciò che provoca una continua frequenza di traffico sulla linea.

Pertanto il Municipio di Intragna si è pronunciato, con comunicazione preliminare 27 ottobre 1977 e poi con comunicazione definitiva 23

marzo 1978, per il raddoppio della capacità delle cabine. Nello stesso senso si è pronunciata la direzione delle FART.

Il preventivo di spesa per l'ammodernamento e la trasformazione della funivia è stato allestito in base ai dati forniti dalla ditta costruttrice specializzata (per le opere meccaniche), dall'Ufficio del concordato inter-cantonale e dalle FART (per le opere edili). Il preventivo si presenta come segue :

1. <i>Parte trasporto viaggiatori</i>	
1.1. opere elettromeccaniche : trasformazioni	Fr. 649.500,—
1.2. opere da capomastro	Fr. 230.000,—
1.3. diversi (prestazioni officina, impianti elettrici, ecc.)	Fr. 63.000,—
2. <i>Parte trasporto merci</i>	
2.1. opere da capomastro	Fr. 91.000,—
2.2. montacarico	Fr. 15.000,—
2.3. diversi	Fr. 8.500,—
3. <i>Imprevisti</i>	Fr. 40.000,—
Totale	Fr. 1.097.000,—

E' da osservare che si dovrà procedere all'ammodernamento completo dell'impianto, ad eccezione delle funi traente e portante. Oltre alle due cabine con posti per 8 persone, la funivia sarà dotata di uno speciale contenitore per il trasporto delle merci, (materiale da costruzione, servizio rifiuti, ecc.), nonché di una nuova cabina di salvataggio. Per far fronte a queste nuove esigenze risulta necessaria la trasformazione parziale delle stazioni situate a Verdasio e a Rasa.

Qualora ci si limitasse all'esecuzione dei lavori indispensabili dal profilo della sicurezza dell'impianto, la spesa sarebbe di circa Fr. 500.000,—.

La maggior spesa, legata al raddoppio della capacità delle cabine, è giustificata, legittima essendo la richiesta di un miglioramento quantitativo del servizio per Rasa.

Rileviamo che l'intervento, che finanziato interamente dal Cantone, sarà svolto tramite le FART, riveste carattere di urgenza.

Per questi motivi vi invitiamo a dare la vostra approvazione all'allegato disegno di decreto legislativo.

Vogliate gradire, onorevoli signori Presidente e Consiglieri, l'espressione della nostra alta stima.

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :
U. Sadis

p.o. Il Cancelliere :
A. Crivelli

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO
concernente l'ammodernamento e il potenziamento
della funivia Verdasio - Rasa

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 22 maggio 1978 n. 2297 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — E' concesso un credito di Fr. 1.097.000,— per l'ammodernamento e il potenziamento della funivia Verdasio-Rasa, da eseguire dalle Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART).

Art. 2. — La spesa va a carico del bilancio del Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

Art. 3. — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.