4065
TERRITORIO

MESSAGGIO

concernente la concessione di un credito di fr. 1'260'000.- per la ristrutturazione della funivia Intragna - Pila - Costa

del 16 febbraio 1993

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

con questo Messaggio si propone lo stanziamento di un credito destinato a ristrutturare la funivia Intragna-Pila-Costa ed a garantirne la sicurezza. La necessità ed i motivi che giustificano questa proposta sono oggetto di considerazioni e valutazioni di natura tecnica, economica ed ambientale esposte nel seguito.
Da ormai un trentennio questo tema è oggetto di lunghe e spesso dure discussioni, che hanno visto accavallarsi iniziative e proposte volte a trovare una soluzione che migliorasse l'accessibilità ai nuclei di Pila e Costa. L'esistente funivia ha finora dignitosamente svolto la funzione assegnatale. Alla luce di alcuni interventi necessari per assicurarne l'esercizio futuro si è proceduto ad un esame delle possibilità di migliorare qualitativamente e rendere nel contempo più economico il servizio, tenuto conto dell'ipotesi alternativa di allacciamento stradale, esaminata nella sua fattibilità tecnico-ambientale e finanziaria.
Il messaggio e relativo decreto che vi sottoponiamo rappresentano nel contempo la risposta all'iniziativa parlamentare del 17 aprile 1991 (primo firmatario on. Giudici) e alle più recenti mozioni del 24 giugno 1991 sottoscritte dall'on. Genazzi e firmatari e della Lega dei ticinesi.

1. ISTORIATO

La costruzione della funivia Intragna - Pila - Costa iniziò nell'autunno del 1952 e l'impianto entrò in servizio a metà del 1953. L'iniziativa fu della Società cooperativa Pro Funivia Intragna, iscritta nel Registro di Commercio già dal 1947.
Confederazione, Cantone, Comune e Patriziato di Intragna, enti e singoli privati contribuirono alla realizzazione dell'opera, del costo di fr. 300'000.-.
La funivia, proposta per motivi legati allo sfruttamento agricolo, ha consentito di allacciare le frazioni di Pila e di Costa al nucleo del Comune di Intragna e quindi alla viabilità cantonale.
Durante i primi otto anni la Società dovette sopportare notevoli difficoltà di gestione. Nel 1961 lo Stato decise di

accordarle una somma annua quale garanzia di copertura del disavanzo.
Con Decreto legislativo del 22 aprile 1968, il Cantone accordò alla stessa Società un aiuto per il rinnovo tecnico dell'impianto di 75'000.- franchi, pari al 30% dell'investimento totale attuato. Lo Stato prese pure a carico la totalità del disavanzo annuo d'esercizio, affidando contemporaneamente la gestione dell'impianto alla Società FART. Gli investimenti principali attuati successivamente ammontano a circa mezzo milione di franchi.
Infatti nel 1975 con una spesa di 96'000.- franchi venne ricostruita la stazione di Pila e nel 1985 è stata sostituita la parte motrice ed i comandi dell'impianto con un investimento di 345'000.- franchi.
Dal 25 giugno 1976 lo Stato e la Società FART, responsabile diretta per la gestione degli impianti, sono soci della Società cooperativa pro funivia di Intragna-Pila-Costa. Questa Società cooperativa è stata sciolta nel 1992 e la sostanza societaria è stata assunta, con l'accordo dei membri e dello Stato, dalle FART, che sono quindi divenute proprietarie dell'impianto, oltre che responsabili dell'esercizio.
L'ipotesi di un collegamento stradale è stata ripetutamente sollevata nel corso degli anni. Si tratta di un intervento che imporrebbe la chiusura dell'esistente funivia in quanto non più giustificata nella sua funzione e nelle sue conseguenze economiche. Il servizio pubblico dovrebbe in questa eventualità essere ristrutturato e assicurato altrimenti. Nel passato da più parti, compreso lo scrivente Consiglio di Stato, era stata manifestata comprensione per la realizzazione della strada.
Atti più recenti sono costituiti dalla lettera del Dipartimento del territorio al Comune di Intragna del 25 novembre 1992. In essa si valutano pure i preventivi di massima della strada fatti elaborare dal Comitato promotore della strada. Dalla stessa lettera emerge che il preventivo ammonterebbe a 5,2 milioni di franchi. I possibili aiuti del Cantone sono così descritti:

"- *in base alla Legge sulle strade si tratterebbe di strada comunale.*
Qualora il Gran Consiglio, sollecitato a contribuire alla realizzazione di quest'opera, dovesse ammettere l'eccezione parificandola alla categoria di "strada sussidiata", i termini di partecipazione potrebbero essere i seguenti: 50% sugli oneri di pavimentazione e 30% per quelle di sottostruttura;
- *essendo l'opera inserita nel Programma di promovimento della Regione Locarnese e Vallemaggia essa potrebbe beneficiare di crediti senza interesse fino ad un massimo del 50% di cui la metà da parte cantonale e l'altra metà da parte federale; la definizione di tale percentuale dipende dall'esame concreto della richiesta e dai criteri di giudizio tra i quali l'interesse dell'opera per il promovimento regionale e la capacità finanziaria dell'ente promotore.*
Tali crediti sarebbero da rimborsare su un arco temporale di 20-25 anni.

Ciò nondimeno l'opera dovrà essere riconosciuta come prioritaria dalla Regione, e dagli organi cantonali e federali competenti in materia di promovimento economico e essere valutata a confronto con altre richieste alla luce delle ristrettezze finanziarie che conosce attualmente questo settore dell'attività statale;

- *la manutenzione della strada sarebbe totalmente a carico del Comune;*
- *l'eventuale partecipazione cantonale al finanziamento dell'opera potrebbe avvenire unicamente in base al preventivo e pertanto non potranno essere prese in considerazione ulteriori richieste in caso di sorpassi di spesa."*

Per quanto attiene alla ristrutturazione della funivia il Dipartimento del territorio, sempre nella medesima lettera, affermava quanto segue:

"- *ribadiamo la nostra intenzione di garantire e migliorare il collegamento tra Intragna e Pila mediante il potenziamento e l'automazione parziale; l'automazione parziale permetterà agli utenti regolari di utilizzarla in qualsiasi momento;*
- *il Dipartimento intende far proseguire il messaggio sul potenziamento dell'impianto in modo da ottenere una decisione del Gran Consiglio ancora all'esordio del 1993; ciò si rende necessario per ottemperare alle disposizioni recenti dell'organo di controllo che impone un intervento immediato.*

In altri termini, i lavori di sostituzione delle cabine e della fune devono avvenire con la massima sollecitudine, pena la chiusura dell'impianto"

La lettera conclude chiedendo al Municipio di esprimersi nel merito della proposta.

In data 14 dicembre 1992 quest'ultimo così si esprime:

"abbiamo preso conoscenza della vostra dettagliata lettera del 25 novembre 1992 nella quale confermate quanto già comunicatoci in occasione dell'incontro del 6 ottobre 1992, ovvero che il costo della strada carrozzabile supera i 5 milioni di franchi; prendiamo pure atto della vostra preoccupazione per il precario stato della funivia Intragna-Pila-Costa, e al mantenimento di un collegamento, per cui il Municipio approva la scelta dipartimentale sulla ristrutturazione e il potenziamento e ne sollecita l'urgente intervento indipendentemente dal collegamento stradale.

D'altro canto, lo scrivente Municipio, alla luce delle attuali risorse finanziarie non potrebbe mai sopportare la gravosa spesa per la costruzione di una strada.

Tuttavia il Municipio non può trascurare la scelta politica decisa dal Consiglio comunale, per cui vi chiede di rivedere la vostra posizione, assicurandoci un sussidiamento pari ad almeno l'80% del costo dell'opera.

Unicamente sulla base di questo contributo, il Municipio potrà concretamente affrontare il discorso strada."

2. ATTI PARLAMENTARI

La problematica dell'allacciamento stradale di Pila, come si è detto, è sempre stata molto dibattuta. Benché la costruzione di una funivia risultasse la soluzione più confacente, tenuto conto degli aspetti finanziari, la rivendicazione della strada è rimasta costante. Le iniziative per la sua realizzazione si sono regolarmente ripetute.
I più recenti atti parlamentari sull'argomento sono l'iniziativa presentata nella forma elaborata dall'on. Giudici e firmatari il 17 aprile 1989 e trasformata in mozione il 28 gennaio 1991, e le mozioni dell'on. Genazzi e firmatari ("Approfondimento ed aggiornamento del progetto per la realizzazione di un allacciamento stradale Intragna - Pila") e della Lega dei ticinesi ("Collegamento stradale Intragna - Pila"), ambedue del 24 giugno 1991.

a) L'iniziativa "Giudici", passando in rassegna i vari interventi politici sull'argomento, sottolinea che:
"L'esigenza di una soluzione definitiva del collegamento Intragna - Pila, sempre riconosciuto dal Consiglio di Stato e dal Gran Consiglio, è tuttora attuale.
La funivia non serve adeguatamente la frazione di Pila, anche perché la stazione di arrivo è situata al limite inferiore della frazione.
Il deficit d'esercizio della stessa permane e anzi si aggrava, nuovi investimenti sarebbero necessari a breve scadenza per adempiere i requisiti di sicurezza".

L'iniziativa conclude proponendo un Decreto legislativo in base al quale lo Stato concede al comune di Intragna un sussidio pari all'80% dei costi di costruzione della strada Calezzo - Pila, preventivati in 3,8 milioni di franchi, secondo il progetto dello studio d'ingegneria Bacciarini - Barzaghi, ed un sussidio di 300'000 franchi per l'allestimento dei piani esecutivi (prezzi 1986).
Il costo totale dell'opera ammontava quindi allora a 4,1 milioni di franchi, di cui 3,3 milioni, secondo l'iniziativa, a carico dello Stato.
A detta degli iniziativisti 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.

b) Le due succitate mozioni, partendo dal comunicato stampa del Dipartimento, del 28 marzo 1991, dal quale traspariva la proposta *di attuare "un sensibile miglioramento dei collegamenti sfruttando l'esistente funivia"*, sottolineano la necessità di procedere ad un'attenta verifica delle soluzioni sul tappeto ed in particolare di quella stradale. Al Consiglio di Stato si chiede infatti in particolare di:

- *"approfondire il progetto stradale e la relativa verifica e aggiornamento dei costi di costruzione"* (Mozione Genazzi);
- *"provvedere ad un adeguato confronto del progetto stradale con quello, nel frattempo allestito, del*

potenziamento della cabinovia Intragna - Pila - Costa, tenendo debitamente conto dei criteri preponderanti in gioco e particolarmente di quelli inerenti i costi di costruzione e gestionali, nonché legati ai riflessi socio-economici e turistici della zona, senza dimenticare che le prerogative della popolazione indigena dovranno avere un influsso ragionevolmente commisurato" (Mozione Genazzi).

- *"promuovere una consultazione popolare che coinvolga i cittadini di Intragna nella scelta tra la strada e la funivia"* (Mozione Lega);

3. DEMOGRAFIA E ABITAZIONI

La situazione demografica e delle abitazioni nelle frazioni del Comune di Intragna, che conta 894 abitanti, ubicate nel bacino di servizio della funivia è la seguente:

Frazioni	**Abitanti residenti in modo permanente**	*Residenze* *primarie*	*secondarie*	*Totale residenze*
Pila	**16**	*8*	*13*	*21*
Costa	**12**	*7*	*28*	*35*
TOTALE 1)	**28**	*15*	*41*	*56*

Gli utenti regolari della funivia, (titolari di una carta annuale di libera circolazione) sono un centinaio, di cui una quindicina residenti nelle frazioni di Pila, Costa, Vosa, Cremaso e Bitigia.

4. EVOLUZIONE DELLE PRESTAZIONI, DELLA DOMANDA E DEI RISULTATI FINANZIARI DELLA FUNIVIA INTRAGNA - PILA - COSTA

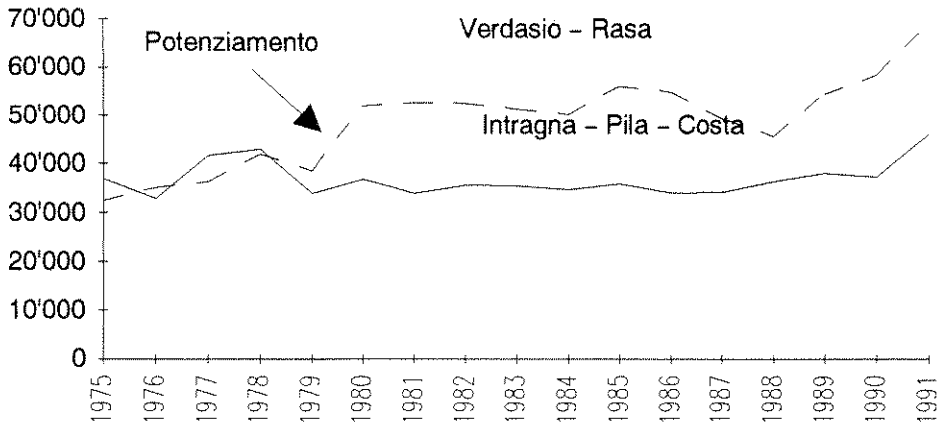
L'impianto in discussione presenta oggi le seguenti caratteristiche tecniche:

Stazione di partenza : Intragna
Stazione intermedia : Pila
Stazione d'arrivo : Costa
Lunghezza : m 1055
Dislivello : m 300
Numero cavalletti : 4
Velocità : 4 m/sec.
Capacità oraria : 24/32 persone/ora per direzione

1) Nelle frazioni di Vosa, Cremaso e Bitigia abitano 13 persone; le residenze primarie sono 8 e quelle secondarie 31.

Il numero dei passeggeri trasportati (cfr. allegato 1 e grafico 1) è aumentato, nell'ultimo quinquennio, da 34'000 a 46'000, con un incremento quindi del 35%.

Grafico 1: Passeggeri funivie Intragna - Pila - Costa e Verdasio - Rasa

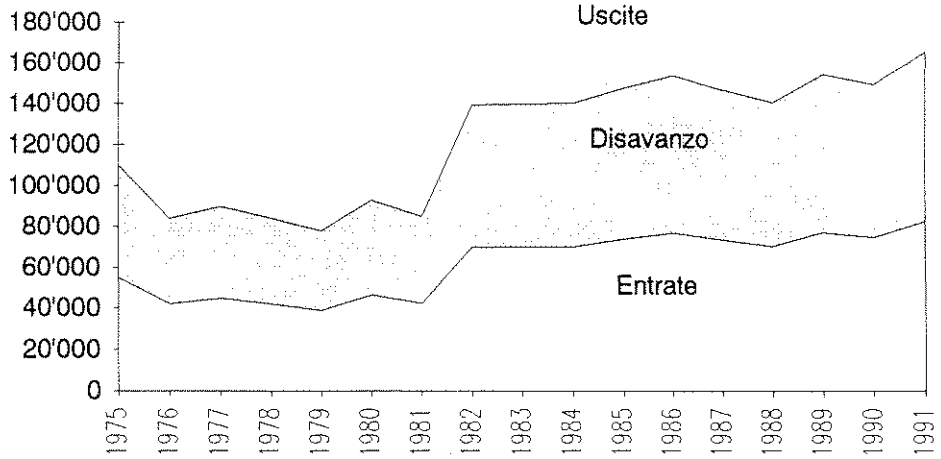


Interessante appare il paragone con la funivia Verdasio - Rasa, la quale, grazie al potenziamento nel 1979 (raddoppio della capacità delle cabine da 4 a 8 persone), ha sensibilmente incrementato il numero dei passeggeri trasportati (in media +60% rispetto al periodo precedente).

La merce trasportata oscilla in media attorno alle 15 tonnellate annue; evidentemente in questa cifra non è compresa la merce trasportata dai singoli quale bagaglio accompagnato.

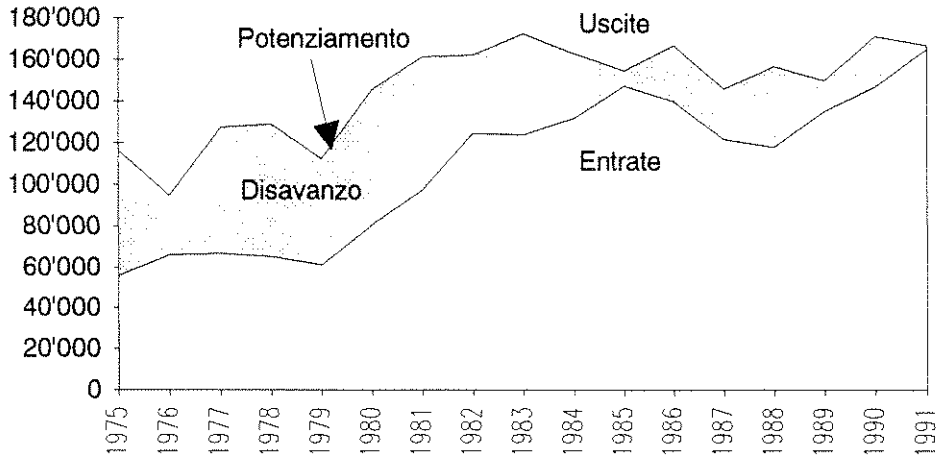
I risultati finanziari (cfr. allegato 2 e grafico 2) della funivia Intragna-Pila-Costa mostrano un disavanzo d'esercizio annuale che oscilla tra i 90'000 e i 100'000 franchi, a fronte di costi totali di ca. fr. 170'000 ed entrate di ca. fr. 70'000.

Grafico 2: Dati finanziari Intragna - Pila - Costa



Un paragone con i risultati della Verdasio - Rasa mostra come il potenziamento di questo impianto nel 1979 ha contribuito, grazie all'incremento della domanda, a colmare il divario tra costi e ricavi, riducendo il disavanzo medio da 53'000 prima del potenziamento a 21'000 franchi negli ultimi 5 anni (cfr. allegato 2 e grafico 3). Nel 1991 il disavanzo si è ulteriormente ridotto a 1'700 fr.

Grafico 3: Dati finanziari Verdasio - Rasa



5. NECESSITA' DI UN INTERVENTO

Il Concordato intercantonale per le funivie e le sciovie, organo di controllo per i piccoli impianti sottoposti a concessione cantonale (in seguito Concordato), richiede in particolare la sostituzione delle cabine, pena la revoca del permesso d'esercizio.

La sostituzione è motivata con il loro precario stato e quindi con l'insufficiente grado di sicurezza. A questa necessità si aggiunge quella del cambio della fune traente.
Gli interventi segnalati dal Concordato sono il risultato dei regolari e severi controlli eseguiti sulla base delle prescrizioni in materia.

Attualmente la capacità di trasporto è limitata a 4 persone per corsa: essa risulta decisamente insufficiente tenuto anche conto delle difficoltà, se non dell'impossibilità, di trasportare il bagaglio accompagnato. Va inoltre sottolineato come la zona sia anche turisticamente assai attrattiva (percorsi turistici, residenze secondarie): questo fatto é sovente causa di richieste di trasporto esaudibili soltanto con lunghi tempi di attesa (comitive, gruppi di escursionisti che utilizzano la ferrovia, ecc.).

La qualità del servizio attuale per i residenti, i visitatori abitudinari, ed i proprietari di residenze secondarie non é soddisfacente. Infatti la fascia oraria dell'esercizio dell'impianto é limitata dalle ore 6.30 alle 19.30, escludendo quindi in particolare qualsiasi possibilità di utilizzazione serale o notturna.

Va rilevato che il funzionamento serale o notturno senza sorveglianza era, fino a poco tempo fa, normalmente escluso; oggi però la tecnica, come vedremo oltre, permette l'uso dei piccoli impianti da parte degli utenti stessi in modo autonomo.
Questa possibilità consente pure la riduzione dei costi d'esercizio, di cui gran parte è destinata alla retribuzione del personale.

6. LA PROBLEMATICA DEL COLLEGAMENTO STRADALE

Alla problematica della funivia è, come si è detto, da anni associata la discussione sulla realizzazione della strada. Inizialmente nemmeno Costa disponeva di un accesso stradale.

Dopo la realizzazione della funivia (1953/56), nell'ambito delle opere di raggruppamento dei terreni, venne realizzato un collegamento stradale tra la strada cantonale e Calezzo. Il Comune proseguì con i lavori e nel 1957 anche la frazione di Costa risultava così allacciata alla rete stradale. Ovvio che con queste realizzazioni nascessero rivendicazioni per collegare anche la frazione di Pila, distante, da uno dei tornanti della strada per Calezzo, poco meno di un chilometro.
Senza addentrarci nelle vicende delle varie rivendicazioni stradali vanno qui segnalati due aspetti importanti:

a) L'ingente onere per la realizzazione della strada ha da sempre posto una grossa ipoteca sul progetto. Questo onere non può essere assunto dal Cantone. Infatti secondo la Legge sulle strade del 23 marzo 1983 l'opera prospettata non può essere considerata come strada cantonale (cfr. art. 4 cpv. 1). Quindi potrebbe unicamente entrare in linea di

conto un contributo al Comune, quale Committente, calcolato sulla base dei contributi straordinari assegnati a favore delle strade sussidiate dal Cantone (di regola 30% per la sottostruttura e 50% per le soprastruttura). La manutenzione sarebbe anche in questo caso comunque interamente a carico del Comune.
Una deroga a questa prassi legislativa, che potrebbe essere adottata in linea di principio dal Parlamento attraverso un decreto legislativo speciale, risulta essere per il Consiglio di Stato estremamente delicata e nella fattispecie ingiustificata.
Né le priorità della politica stradale cantonale né la situazione finanziaria che si prospetta in toni sempre più difficili ed austeri lasciano ragionevolmente spazio per un contributo cantonale. Inoltre una deroga legislativa aprirebbe indubbiamente le porte ad altre rivendicazioni.
Alla luce di quanto esposto nel seguito un miglioramento dell'esistente funivia è invece un'ipotesi realistica e valida.

b) D'altra parte gli interventi sulla funivia sono stati attuati in un'ottica di breve durata, trascurando quelle migliorie che ne avrebbero potuto accrescere l'attrattività.
Ciò ha sicuramente contribuito a mantenere in funzione una decorosa funivia senza però adottare quegli accorgimenti necessari per renderla più funzionale, soprattutto per i bisogni regionali.
La proposta descritta nel capitolo 7, consentirebbe un indubbio ed immediato miglioramento del servizio reso dalla funivia.

Il progetto per un collegamento stradale si basa su uno studio di massima preparato nel 1974 e rielaborato nel 1986.
La strada inizierebbe al terzo tornante della strada di accesso a Calezzo a quota 497 m.s.m. e raggiungerebbe la frazione di Pila a quota 556 m.s.m. con uno sviluppo di 870 ml. La valle dei Mulitt verrebbe attraversata mediante un ponte di 50 ml di luce.

Il costo di quest'opera, secondo il progetto di massima [2] succitato, era stato preventivato in fr. 3,8 mio. nel 1986. I promotori della strada giudicano questo preventivo ancora valido.
Dalla valutazione effettuata dai servizi competenti risulta che il progetto e relativo preventivo dei promotori sono lacunosi in alcune importanti componenti e molto ottimista per altri aspetti.
L'esperienza acquisita nell'ambito dei lavori stradali effettuati (frana di Dirinei) e dei progetti elaborati nella regione (progetto generale per la strada Camedo-Intragna), suggeriscono la massima prudenza nell'affrontare interventi in una zona geologicamente poco favorevole.

---

2) Un progetto di massima secondo le norme SIA ha una precisione del +/- 20%.

Secondo i servizi tecnici cantonali, l'aggiornamento del progetto stradale del 1986 comporta un investimento totale di circa 5,2 milioni di franchi. Va notato che il progetto non comprende alcuna sistemazione nella frazione di Pila stessa (posteggi). Si osserva inoltre che la costruzione stradale provocherebbe sicuramente lo smantellamento della funivia; queste spese dovrebbero essere aggiunte all'importo citato.

Dal profilo ambientale, nell'ottica del progetto di Piano di risanamento dell'aria, la soluzione del potenziamento della funivia è preferibile alla soluzione stradale.
Dal profilo dell'economia forestale non esiste alcun interesse a promuovere un collegamento del genere.

In data 4 febbraio 1993 è avvenuto un incontro tra una rappresentanza del Comitato per la promozione del collegamento stradale, il loro progettista ed una rappresentanza del Dipartimento del territorio. Da essa emerge che in assenza di un progetto più maturo, ossia 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, ossia di ca. 3,8 mio. oppure quella più prudenziale della Divisione costruzioni di ca. 5,2 mio. di franchi.

7. LA PROPOSTA DI RISTRUTTURAZIONE DELLA FUNIVIA

La Direzione delle FART, in collaborazione con il Dipartimento del territorio, ha messo a punto una proposta di intervento atta a:

- ristabilire le misure di sicurezza richieste (nuove cabine);
- potenziare la capacità delle cabine ;
- migliorare il servizio per i residenti in zona grazie all'automazione dell'impianto;
- contenere i costi d'esercizio.

Rileviamo innanzitutto che nel 1985 la parte elettromeccanica dell'impianto, è stata sostituita; ciò consente già oggi una capacità di trasporto di 8 persone per cabina, uguale alla capacità della funivia Verdasio - Rasa.

Sono state studiate le soluzioni seguenti:

- la ristrutturazione senza automazione;
- la ristrutturazione con automazione parziale;
- la ristrutturazione con automazione totale.

a) Ristrutturazione senza automazione
Consiste nella sostituzione delle cabine e nell'incremento della loro portata da 4 a 8 persone. L'intervento comporta alcuni adattamenti, quali, tra i più importanti, la risistemazione dei piani d'imbarco delle stazioni,

l'innalzamento del pilone alla fermata di Pila, nuove scarpe di appoggio e passerelle di lavoro.
Il preventivo di spesa ammonta a fr. 1'060'000.-.

b) Ristrutturazione con automazione parziale
L'investimento sarebbe simile a quello descritto nel punto precedente; l'installazione verrebbe tuttavia trasformata ed equipaggiata in modo da permettere, nei periodi desiderati (ore serali e notturne, stagione invernale, ecc.), una libera utilizzazione della funivia da parte dell'utente regolare. Egli potrà infatti "comandare", direttamente con una chiave personale o l'inserimento di un gettone, il movimento della cabina.
Il preventivo comprende le seguenti spese:

- cabine e controllo sovraccarico	fr.	227'000.-
- fune traente, adattamento cavalletti e stazione di Pila, lavori di revisione	fr.	191'000.-
- equipaggiamento meccanico delle stazioni e adattamenti alla parte motrice	fr.	203'000.-
- equipaggiamento elettrico	fr.	140'000.-
- preparazione tecnica (progettazione)	fr.	162'000.-
- trasporti, smontaggio e montaggio, pezzi di ricambio, imprevisti	fr.	207'000.-
- lavori di genio civile	fr.	130'000.-
TOTALE	fr.	1'260'000.-

Il preventivo è stato sottoposto per esame al Concordato, il quale ha confermato, in data 7 novembre 1991, che il progetto è in grado di assicurare un servizio automatico conforme alle norme.

c) Ristrutturazione con automazione totale
Rispetto alla soluzione precedente, questa permetterebbe un servizio totalmente automatico e telecomandato. La sorveglianza verrebbe limitata al minimo indispensabile. Il controllo sarebbe costituito da un sistema di allarme collegato ad una centrale o ai servizi della FART.
L'automazione completa richiederebbe particolari investimenti onde garantire la sicurezza; in particolare l'accesso alle cabine dovrebbe essere "guidato" con cura, ciò che imporrebbe costi supplementari.
Inoltre tali accorgimenti impedirebbero il carico e lo scarico della merce, invece facilmente attuabile nella soluzione precedente.
Il Concordato non concede per ora l'automazione completa nel caso di impianti frequentati anche da turisti, persone quindi poco cognite delle modalità d'uso.
Il preventivo di spesa per questa soluzione ammonterebbe a 1'600'000.- franchi.

Accanto a questi studi intesi a trovare una soluzione confacente e duratura per il servizio di Pila mediante filovia, sono pure state esaminate soluzioni meno radicali e ovviamente meno costose.

- La prima riguarda interventi minimi per garantire la sicurezza dell'impianto e comprende:

- la sostituzione della fune	fr. 30'000.-
- la sostituzione delle cabine	fr. 150'000.-
- lavori di manutezione degli stabili	fr. 90'000.-
- imprevisti	fr. 20'000.-
TOTALE	fr. 290'000.-

- La seconda soluzione prevede, oltre agli elementi succitati, anche l'automazione parziale; il preventivo ammonta in questo caso a fr. 450'000.-.

Queste due varianti, a costi più contentuti, prevedono il mantenimento della capacità delle cabine a 4 persone e permetterebbero di mantenere la funivia in esercizio, in attesa di una soluzione definitiva per la strada. Mentre la prima soluzione è decisamente da scartare, in quanto non permette nessun miglioramento di gestione (diminuzione dei costi) e di qualità del servizio per l'utenza (disponibilità in ogni momento), la seconda soluzione invece permette, grazie all'automazione parziale, un risparmio di personale ed un netto miglioramento di servizio.
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.

8. VALUTAZIONE COMPARATA DELLE POSSIBILI SOLUZIONI

Una ristrutturazione che non permetta l'automazione del funzionamento è a nostro avviso da escludere, in quanto verrebbe completamente meno un interessante miglioramento del servizio a vantaggio degli utenti regolari. Non vi sarebbe poi alcuna possibilità di ridurre i costi di gestione corrente.
Inoltre il costo non è di molto inferiore alla soluzione che prevede una parziale automazione.
L'automazione completa comporta un investimento superiore e l'abolizione del servizio per il trasporto delle merci; questi motivi la rendono poco attrattiva. Rimane perciò la soluzione intermedia che permette quel salto di qualità, mediante il quale alla popolazione di Pila e di Costa sarà possibile utilizzare la funivia con ampia libertà.

Sarebbe la prima esperienza nel Ticino di una funivia aperta al pubblico con possibilità di funzionamento automatico. Casi simili, già in funzione, li troviamo in altre regioni ed in particolare nel Canton Uri, dove esistono 9 impianti funzionanti permanentemente in modo automatico e altri 5 per il momento solo parzialmente (ore serali). Questi ultimi servono anche al trasporto turistico, motivo per il quale è attuata una sorveglianza diurna (cfr. allegato 3).

Impianti completamente automatici privati esistono in numerose località e si vanno moltiplicando. Tra Costa e

Cremaso, ad esempio, è funzionante dal giugno del 1991 un'installazione di questo genere.

Nella tabella dell'allegato 4 si sono confrontati i costi calcolatori delle tre soluzioni per il potenziamento della funivia e la soluzione del collegamento stradale[3]).

Risultano i seguenti costi annui (ammortamento, interessi calcolatori e gestione):

- strada	fr. 314'000.-
- funivia senza automazione	fr. 176'000.-
- funivia con automazione parziale	fr. 171'000.-
- funivia con automazione totale	fr. 136'000.-

Nella situazione attuale il disavanzo medio di gestione ammonta a franchi 94'300.-.

Va innanzitutto rilevato il maggior onere della soluzione stradale che, rispetto al progetto di automazione parziale, verrebbe a costare circa fr. 143'000.- annui supplementari.
Dall'analisi di redditività risulta che la soluzione stradale potrebbe competere con il potenziamento della funivia unicamente se l'investimento corrispondente ammontasse al massimo a 2,8 milioni di franchi.
Va altresì sottolineato che nei costi della soluzione stradale non si è tenuto conto:

- dello smantellamento della funivia;
- dell'organizzazione di un servizio di trasporto pubblico sostitutivo; con un servizio analogo a quello attuale (22 corse giornaliere) risulterebbe un disavanzo di circa fr. 100'000.-; nell'ipotesi di un servizio nettamente inferiore (8 corse giornaliere) rimarrebbe comunque da finanziare un disavanzo minimo di 15'000.-/20'000.- franchi.

Il paragone tra le tre varianti di progetto per la funivia fa risaltare l'influsso del disavanzo di gestione; la totale automazione permetterebbe di risparmiare in gran parte le spese di personale; tuttavia questa soluzione è sconsigliata per i motivi già esposti al punto 7 c). La variante scelta consente comunque un contenimento degli oneri di gestione; in particolare sarà possibile ridurre le spese di personale di ca. fr. 25'000.-.
Rileviamo ancora che l'ipotesi di disavanzo esposta è la più pessimistica, in quanto non contempla alcun incremento dell'utenza e relativi introiti. Riteniamo che il potenziamento potrà invece portare ad un maggior numero di persone trasportate.

Dal profilo turistico, certamente non indifferente per l'economia vallerana, il potenziamento della funivia è indubbiamente interessante. A tal proposito L'Ente turistico di Locarno e Valli, in una sua presa di posizione del 14

---

3) Si tratta di una valutazione globale che non tiene conto delle modalità di finanziamento (sussidio Legge sulle strade, prestiti LIM CH e TI).

marzo 1990 su questo argomento, sottolinea "... *che la funivia Intragna - Pila - Costa è un nodo importante perché collega la stazione di Intragna della ferrovia Locarno - Domodossola con le due frazioni del comune di Intragna, dalle quali si dipartono passeggiate frequentatissime e di notevole importanza dal punto di vista paesaggistico*".

Per completezza vogliamo ancora esporre alcune considerazioni sulla variante senza il potenziamento (ma con l'automazione parziale; cfr. p. 12), il cui preventivo ammonta a fr. 450'000.-; questa variante potrebbe entrare in linea di conto, qualora il Comune intendesse realizzare a medio termine la strada.
In sintesi arriveremmo ai seguenti risultati (cfr. allegati 5 e 6)[4]:

- oneri annuali per il Cantone
  - funivia fr. 105'000.-
  - strada (costi relativi al sussidio) fr. 136'000.-
  - TOTALE fr. 241'000.-

- oneri annuali per il Comune fr. 179'000.-

Realizzata la strada si deve tuttavia ipotizzare un completo smantellamento della funivia, con un evidente risparmio per il Cantone. L'onere per il Comune sarebbe molto pesante e ciò malgrado i possibili aiuti (sussidio Legge sulle strade, cfr. p. 8 e i crediti LIM). In questo senso ben si capisce la posizione del Municipio di voler comunque rinviare la realizzazione della strada (cfr. lettera citata a p. 3).
Perciò, rimane, quale soluzione durevole e di interesse sia per il Comune che per l'utenza, la variante della ristrutturazione della funivia con il potenziamento e l'automazione parziale.

9. CONCLUSIONI

La problematica oggetto di questo Messaggio è da lungo tempo argomento di discussione, in quanto all'esistente collegamento attraverso la filovia si è contrapposta l'ipotesi di un allacciamento stradale.

Nel passato l'Autorità cantonale aveva manifestato la disponibilità ad operare per una concreta soluzione all'allacciamento stradale, mettendo tuttavia in evidenza i limiti del proprio contributo.

Essi sono giustificati sia in base alla normativa legislativa esistente, che non contempla l'opera in esame tra quelle d'interesse cantonale (cfr. Legge sulle strade), sia in base alle priorità nella politica stradale cantonale; questa

---

4) Le valutazioni presentate negli allegati 5 e 6 tengono conto di un'**ipotesi di finanziamento** con sussidio Legge sulle strade e prestiti LIM CH e TI; tale ipotesi di finanziamento, in particolare per gli aiuti LIM, non può essere presa alla lettera, visto che nessuna pratica per questo oggetto è in corso.

profonde attualmente lo sforzo maggiore per il Piano viario del Locarnese, senza dimenticare i non trascurabili investimenti effettuati e previsti nelle stesse Centovalli. Nuovi impegnativi compiti si profilano nell'agglomerato di Lugano e nel Mendrisiotto.
Sul piano comunale l'incidenza finanziaria dell'opera stradale prospettata non è meno gravosa.

Da quasi quarant'anni le frazioni di Costa e Pila sono raggiungibili con una funivia che ha offerto un servizio decoroso. Oggi tuttavia essa non risponde più alle moderne esigenze di sicurezza e non soddisfa pienamente i requisiti di un servizio attrattivo. Lo stato delle cabine è ormai intollerabile, la capacità insufficiente e la limitata disponibilità nel tempo (orari d'esercizio) inaccettabile.

Allo scopo di trovare una soluzione valida, economica e fattibile a breve termine il Cantone, in collaborazione con la Società FART ed il Comune di Intragna, ha proceduto ad una verifica ed un confronto tra le ipotetiche soluzioni.

Da questo confronto risulta che il collegamento filoviario offre chiari vantaggi dal profilo economico. Dal lato funzionale la proposta automazione dell'impianto consentirebbe anche un notevole miglioramento per l'utente locale, che potrebbe accedere allo stesso in qualsiasi momento. Realizzazioni di questo genere sono già realtà in altri Cantoni con risultati ineccepibili.
Anche dal punto di vista ambientale la soluzione filoviaria è decisamente migliore non generando assolutamente alcun impatto. Ciò non è evidentemente il caso per una nuova strada, che per di più non rivestirebbe alcun interesse dal profilo dell'economia agricola e forestale.

La funivia Intragna-Pila-Costa ben si inserisce anche nella strategia del promovimento turistico della regione ed è in grado, in sinergia con l'ormai rinnovata ferrovia delle Centovalli, di costituire un'offerta allettante anche nell'ambito della politica perseguita dalla Società FART.
Va comunque sottolineato che il permesso d'esercizio svolto nelle attuali condizioni potrà essere a breve revocato dal Concordato intercantonale per le funivie e le sciovie.

Infine l'adesione a questa proposta consentirebbe di consegnare all'esercizio il rinnovato impianto nello spazio di pochi mesi.

10. RELAZIONE CON LE LINEE DIRETTIVE ED IL PIANO FINANZIARIO

a) Questa proposta corrisponde a quanto previsto nelle Linee direttive e nel Piano finanziario 1992-95 nel settore 140 alla voce 140.070.02, sulla base delle decisioni d'aggiornamento adottate dal Consiglio di Stato il 3 dicembre 1991.

b) Essa determina le seguenti conseguenze di natura finanziaria:

- spese di investimento fr. 1'260'000.-;
- spese correnti annue: rispetto alla situazione attuale si prevede una diminuzione di fr. 25'000.- del deficit a carico dello Stato (media attuale fr. 95'000.-);
- nessuna modifica dell'effettivo del personale dello Stato.

Questa proposta non ha conseguenze finanziarie per il comune di Intragna

Per le ragioni esposte vi invitiamo a voler approvare l'annesso Disegno di decreto legislativo.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, D. Marty
p.o. Il Cancelliere, A. Crivelli

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente la concessione di un credito di fr. 1'260'000.- per la ristrutturazione della funivia Intragna - Pila - Costa

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 16 febbraio 1993 n. 4065 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

E' concesso un credito di fr. 1'260'000.- per la ristrutturazione 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 luglio 1991), 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.

Allegato 1

Funivie Intragna - Pila - Costa e Verdasio - Rasa

Passeggeri trasportati

Anno	Intragna - Pila - Costa	Verdasio - Rasa
1969	41'156	
1970	41'342	28'251
1971	44'102	28'810
1972	39'217	31'761
1973	40'002	30'313
1974	36'495	32'279
1975	36'993	32'555
1976	32'842	35'063
1977	41'616	36'246
1978	42'884	41'929
1979	33'926	38'504
1980	36'826	51'910
1981	33'987	52'604
1982	35'639	52'545
1983	35'528	51'350
1984	34'764	50'184
1985	35'891	55'994
1986	34'040	54'836
1987	34'127	49'298
1988	36'434	45'669
1989	38'089	54'401
1990	37'349	58'325
1991	46'144	68'791

La funivia Verdasio - Rasa venne potenziata nel 1979. In media, dopo il potenziamento, i passeggeri sono aumentati, rispetto agli anni precedenti, del 60%.

Allegato 2

Paragone dati finanziari

Funivia Intragna - Pila - Costa

Anno	Entrate	Uscite	Disavanzo	
1975	55'011	171'161	116'150	
1976	41'899	131'669	89'770	
1977	44'838	141'864	97'026	
1978	41'980	126'161	84'181	
1979	38'858	143'376	104'518	
1980	46'402	149'257	102'855	
1981	42'355	144'687	102'332	
1982	69'619	164'713	95'094	
1983	69'988	177'145	107'157	
1984	70'204	161'728	91'524	*2)*
1985	73'862	162'235	88'373	
1986	76'956	175'538	98'582	
1987	73'320	172'874	99'554	
1988	70'353	163'180	92'827	
1989	77'166	169'456	92'290	
1990	74'772	168'809	94'037	
1991	82'851	175'606	92'755	

Funivia Verdasio - Rasa

Anno	**Entrate**	**Uscite**	**Disavanzo**	
1975	56'041	116'424	60'383	
1976	65'970	94'662	28'692	
1977	66'701	127'450	60'749	
1978	65'140	128'929	63'789	
1979	61'237	112'385	51'148	*1)*
1980	80'449	145'559	65'110	
1981	97'240	161'242	64'002	
1982	124'195	162'135	37'940	
1983	123'741	172'423	48'682	
1984	131'700	162'907	31'207	*2)*
1985	147'134	154'628	7'494	
1986	139'735	166'938	27'203	
1987	121'345	145'945	24'600	
1988	117'836	156'668	38'832	
1989	134'947	149'938	14'991	
1990	146'796	171'066	24'270	
1991	165'046	166'764	1'718	

1) Potenziamento dell'impianto (cabine a 8 posti) con un investimento di ca. fr. 1,1 mio.

2) Dall'esercizio 1984 è stata imposta la contabilizzazione degli interessi attivi dei fondi d'ammortamento; inoltre, per la funivia Verdasio - Rasa, è stato fissato un ammortamento fisso di fr. 20'000.- (prima fr. 50'000.-).

Impianti di risalita parzialmente o totalmente automatici nel Canton Uri

Impianto	costruito/trasf.	Automazione	Lunghezza fune	Dislivello	Persone/kg	Velocità	Osservazioni
Amsteg-Arni Gurtnellen	1964/91	1991	1'348	790	4/400	5/2,50	1) 3)
Bristen-Waldiberg Silenen	1950/79	1979	979	391	4/400	3,00	2) 5)
Silenen-Chilcherberge-Silenen	1974	1974	1'109	611	4/320	3,20	2) 5)
Hifstetten-Wilerli Erstfeld	1956/89	1989	1'079	623	3/250	3,40	2) 5)
Ripshusen-Bockiberg Erstfeld	1937/90	1990	818	434	3/250	2,85	2) 5)
St. Jakob-Gitschenen Isenthal	1957/82	1990	1'798	553	8/600	5,00	1) 3)
Brügg-Riedlig Bürglen	1974/90	1990	1'724	604	8/600	6,00/2,50	1) 3)
Riedlig-Biel Bürglen	1974/90	1990	1'392	365	8/600	6,00/3,50	1) 3)
Witterschw.-Acherberg Bürglen	1956/91	1991	1'038	374	4/400	4,00	2) 4)
Acherberg-Chessel	1960/91	1991	770	270	4/400	4,00	2) 4)
Witterschw.-Eggenbergli Spiringen	1953/84	1984	1'522	578	4/400	4,00	2) 4)
Spiringen-Ratzi Spiringen	1952/85	1989	1'552	565	8/600	6/2,50	1) 3)
Spiringen-Chipfen Spiringen	1951/76	1992	618	229	3/250	2,20	2) 4)
Chipfen-Tristel Spiringen	1952/86	1992	1'112	364	3/250	4,00	2) 4)

1) Sorveglianza diurna; funzionamento automatico parziale
2) Funzionamento automatico permanente
3) Interesse turistico rilevante
4) Interesse turistico medio
5) Interesse turistico minimo

Fonte:
Amt für Meliorationen und Seilbahnkontrolle Uri

Potenziamento collegamento Intragna – Pila – Costa: confronto tra le diverse soluzioni esaminate

	Strada	Funivia		
		Nessuna automazione	Automazione parziale	Automazione totale
Investimento	fr. 5'200'000	1) fr. 1'060'000	fr. 1'260'000	fr. 1'604'000
Oneri finanziari:				
Ammortamento	2) fr. 130'000	fr. 46'700	fr. 59'750	fr. 73'950
Interessi	3) fr. 169'000	fr. 34'450	fr. 40'950	fr. 52'130
Totale parziale	*fr. 299'000*	4) *fr. 81'150*	5) *fr. 100'700*	6) *fr. 126'080*
Manutenzione/Esercizio	fr. 15'000	fr. 95'000	fr. 70'000	fr. 10'000 7)
Totale costi annui	**fr. 314'000**	8) **fr. 176'150**	**fr. 170'700**	**fr. 136'080**

1) La costuzione della strada implicherebbe lo smantellamento della funivia; questi costi non sono compresi.
2) Ammortamento strada: 40 anni (2,5%).
2) Ammortamento funivia: impianti 5%; costruzioni 2,5%.
3) Interesse calcolatorio: capitale investito / 2x6,5%.
4) Manutenzione, pulizia, servizio invernale, pavimentazione ogni 20 anni.
5) Disavanzo medio d'esercizio senza risparmio di personale.
6) Disavanzo medio d'esercizio con risparmio di personale di ca. fr. 25'000.–.
7) Disavanzo medio d'esercizio con risparmio di personale di ca. fr. 85'000.–.
8) Servizio trasporto pubblico non compreso.

Collegamento Intragna – Pila: funivia, strada *

Finanziamento e oneri per il Cantone

	investimento	finanziamento	oneri	
investimento strada	fr. 5'200'000			
40% sussidio TI per strada		fr. 2'080'000		
LIM TI		fr. 1'300'000		
ammortamento relativo al sussidio			fr. 52'000	1)
interesse prestito LIM			fr. 42'250	2)
TOTALE			**fr. 94'250**	3)
investimento funivia	fr. 450'000			
ammortamento			fr. 20'250	4)
interesse			fr. 14'625	2)
disavanzo			fr. 70'000	
TOTALE funivia			**fr. 104'875**	
TOTALE COMPLESSIVO			**fr. 199'125**	

1) 40 anni
2) interesse 6,5% su metà del capitale (media)
3) servizio trasporto pubblico non compreso
4) impianti 5%; costruzioni 2,5%

*) Si ipotizza un investimento ridotto, ma funzionale (automazione parziale) e realizzazione della strada in un secondo tempo.

Collegamento stradale Intragna – Pila

Finanziamento e oneri per il comune di Intragna

	investimento	finanziamento	oneri	
investimento totale	fr. 5'200'000			
40% sussidio TI		fr. 2'080'000		
LIM CH		fr. 1'300'000		
LIM TI		fr. 1'300'000		
capitale proprio		fr. 520'000		
ammortamento LIM CH			fr. 65'000	1)
ammortamento LIM TI			fr. 43'333	2)
ammortamento cap. proprio			fr. 13'000	3)
interessi cap. proprio			fr. 16'900	4)
manutenzione			fr. 15'000	5)
TOTALE			**fr. 153'233**	6)

1) 20 anni
2) 30 anni
3) 40 anni
4) interesse 6,5% su metà del capitale (media)
5) fr. 1,92/m2 + asfaltatura ogni 20 anni
6) servizio trasporto pubblico non compreso